Abo-Service, 70138 Stuttgart. Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 07 / 26. JANUAR 2022

WRC-Auftakt: Rallye Monte Carlo

Loeb siegt nach Ogier-Drama

Moto3-Präsentation

PrüstelGP in neuem Look

Formel-1-Interview

Ricciardo über den McLaren-Fehlstart

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 07



Formel 1: Technik-Analyse

Schließt Ferrari jetzt die Lücke zur Spitze?



MotoGP-Interview: Enea Bastianini

Gresini-Neuzugang peilt Top-5-Plätze an



24h-Daytona: Roar Test

Spannende Duelle bei 24h-Generalprobe

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



RED BULL

MINDWORK



MOTORSPORT IMAGES

XPB



ALIGN MEDIA



MSa-Paddock



ORIENTIERUNGSRALLYE
Nach acht Siegen macht Julien Ingrassia bei der Rallye Monte Carlo niemand was vor? Von wegen: Acht Wochen nach seinem Rücktritt agierte der Beifahrer-Weltmeister für das französische Fernsehen und ließ sich von MSa-Reporter Reiner Kuhn die „Shortcuts" im Servicepark am Yachthafen erklären.



SÜSSER ABSCHIED
Bei ihrer letzten Rallye für Toyota lud Wetterexpertin Silke Hansen Reporter Markus Stier zum Abschied auf ein Stück Schokotorte ein – standesgemäß vom Hoflieferanten des Fürsten.



EISSPIONE WIE WIR
Beim Tippspiel mit internationalen Kollegen schaffte es Reiner Kuhn hinter Sieger Ari Mäntylä auch Dank der Informationen von Rovanperä-Eisspion Mikko Hirvonen aufs Podium. Als Belohnung konnte der MSa-Mitarbeiter im Ziel der fünften Prüfung eine traditionelle Merguez samt Glühwein auf Kosten der Verlierer genießen.



WILHELM

Daniel Ricciardo erlebte nach seinem Wechsel von Renault zu McLaren eine schwierige Saison. Der Australier erklärt, woran es hakte, warum er sich trotzdem wohlfühlt und ob es 2022 besser laufen wird.

Von: **Andreas Haupt**

Welche Note geben Sie sich für die abgelaufene Saison?
Ich werde Ihnen eine Zahl nennen. Davor will ich aber sagen, dass es mir stinkt, mir eine schlechte Note zu geben, weil ich sehr viel Arbeit und Mühe reingesteckt habe. Wenn ich mir eine Drei gebe, kommt es so rüber, als hätte ich es nicht versucht, was aber nicht der Fall ist. Für den ersten Teil der Saison gebe ich mir eine 4, für den zweiten eine 7. Das macht im Schnitt 5,5.

Was fehlte?
Die Wahrheit ist, dass mir das Auto nicht erlaubt, zu tun, was meiner Meinung nach natürlich mit meinem Fahrstil harmoniert. So wie ich die Kurve attackieren will, bereitet mir das ein paar Probleme mit dem Auto. Ich muss leicht anders fahren, und das ist nicht meine natürliche Fahrweise. Manchmal gelingt es mir, aber manchmal war es für mich schwieriger, es umzusetzen.

Glauben Sie, dass das 2022 besser wird? Sie konnten früh in den Entwicklungsprozess des neuen Autos eingreifen und den Ingenieuren sagen, was Sie gerne hätten.
Ich denke schon. Es ist über die Saison hinweg schon ein bisschen besser geworden. Das Auto wurde für mich einfacher zu fahren. Ich denke, das Gute an 2021 war, dass ich nie wirklich wusste, was meine Stärken waren. Okay, ja, ich bin schnell, aber warum bin ich schnell? Wo bin ich schnell? In gewisser Weise haben mir die Schwächen gezeigt, wo meine Stärken liegen. Das war ganz interessant. Man würde eigentlich nicht annehmen, dass man in schlechten Zeiten, in einem schlechten Jahr, noch etwas Gutes entdeckt.

Im Schatten des Teamkollegen: Daniel Ricciardo schloss die Saison mit 115 Punkten als WM-Achter ab

WILHELM

Wäre es richtig zu behaupten, dass Sie trotz der Probleme auf der Strecke in diesem Team wirklich glücklich sind?
Ja, das bin ich. Deshalb war die

„Ich möchte dieses Projekt zum Arbeiten bringen“

erste Saisonhälfte wahrscheinlich noch frustrierender, weil mir das Umfeld sehr gefällt und ich ein gutes Verhältnis zur Mannschaft habe. Alles andere als die Stoppuhr war ziemlich gut, aber offensichtlich gab ich ihnen einfach nicht das, was ich geben wollte. Das war hart. Aber Momente wie Monza, sogar Austin … Austin war auch ein gutes Wochenende für mich. Diese Wochenenden sind so viel cooler, weil ich mich wirklich gut mit dem Team verstehe. Ich mag ihre Art, Rennsport zu betreiben. Ich freue mich über die Unterstützung.

Können Sie das weiter ausführen?
Helmut Marko ist ein Typ, der mir zu Juniorenzeiten liebevolle Strenge gab. Ich glaube, das hat mir sehr gutgetan, weil ich dadurch schneller erwachsen geworden bin. Bei McLaren, vor allem in der ersten Saisonhälfte, gab es viel Unterstützung. Sie haben nicht versucht, mich niederzumachen, als ich schon am Boden lag. Sie versuchten, mich aufzurichten. Ich sage nicht, dass ich die ganze Zeit verhätschelt werden möchte. Aber ich denke, ihre Art damit umzugehen, es anzugehen und mich nicht zu überfordern, war wirklich nett, und das schätze ich. Ich fühle die Zuneigung im Team. Es ist wie in einer Familie.

Fühlt es sich so an, als ob Sie Ihr Zuhause für den Rest Ihrer Laufbahn gefunden haben? Oder wollen Sie einfach nur im besten Auto sitzen, egal wo?
So ist es immer. Verstehen Sie mich nicht falsch, ich denke, das ist ein Teil der Herausforderung in der Formel 1. Du strebst nicht nur danach, schnell zu sein, sondern auch im besten Auto zu sitzen. Ich bin natürlich in den letzten drei oder vier Jahren ein bisschen herumgekommen. Weil mir die Umgebung bei McLaren so gut gefällt, und ich es so genieße, möchte ich dieses Projekt wirklich zum Arbeiten bringen. Ich will hier sein. Auch das Drumherum passt. Ich mag die Marke, ich mag die Straßensportwagen. Ich kann sagen, dass es mir wirklich gefällt, Teil dieser Firma, Teil der McLaren-Familie zu sein. Der Grund, warum ich nicht im entferntesten an ein anderes Team denke oder über meine weitere Zukunft hinaus, ist, dass ich im vielleicht schwersten Jahr meiner Karriere sogar gewonnen habe. Mein Gedanke ist also: Wenn ich in einem solchen Jahr gewinne, was sagt das dann über die weitere Reise aus? Ich bin definitiv aufgeregt, und ich will hier sein, möglicherweise bis zum Ende meiner Karriere.

> „Es gab viel Unterstützung, vor allem in der ersten Saisonhälfte. Sie haben nicht versucht, mich niederzumachen, als ich schon am Boden lag.“
>
> Daniel Ricciardo

Sie konnten wegen Corona lange nicht zurück in Ihre Heimat Australien. Wie schwer war das?
Das hat das Jahr noch schwerer gemacht. Die Tiefpunkte fühlten sich noch tiefer an. Ich habe zwar in McLaren eine Familie um mich herum. Aber nicht meine Familie. Es geht nicht mal darum, dass sie den Arm um mich legen. Sondern eher um das Abschalten. Eine Familie kann ein sehr schöner Zufluchtsort sein.

Sie sind das neue Auto bereits im Simulator gefahren. Sind das ganz andere „Kaliber“ durch den Ground Effect? Werden die Fahrer und Zuschauer eine ganz andere Formel 1 erleben?
Bis jetzt fühlt es sich ziemlich anders an. Es sind immer noch frühe Tage, und wir erwarten, noch viel mehr zu finden. Noch viel mehr Abtrieb bis zum Saisonstart. Ich denke, es werden andere Kaliber sein, auch weil die Autos so viel tiefer liegen werden. Offensichtlich sahen die Formel-1-Autos seit Jahren aus wie Dragster. Sie werden jetzt eher wie Formel-2-Autos aussehen – mit deutlich niedrigeren Hecks. Ich denke, das wird sich auf die Straßenlage und das Fahrverhalten auf Kerbs auswirken. Ich bin mir sicher, dass das Auswirkungen auf die Balance haben wird. Das Gefühl im Auto sollte ganz anders sein. Ich hoffe, es wir tatsächlich eine neue Ära. Die Saison war zwar unglaublich, aber es gibt immer noch Strecken, wo das Hinterherfahren und Überholen sehr schwer ist. Ich hoffe, das wird mit den neuen Autos anders sein. In der Formel 2 sehen wir ziemlich spannende Rennen. Natürlich sind dort alle Autos gleich. Aber ich denke, manche der Regeln könnten der Formel 1 bei ihrem Problem helfen. Und in diese Richtung geht es jetzt.

Gibt es Anzeichen, dass es für Sie mit dem 2022er-McLaren besser laufen wird? Dass Ihr Fahrstil besser mit dem Auto harmoniert?
Ich gebe jedenfalls nie die Hoffnung auf. Ich bin nicht der erste Fahrer im Team, der über die Einschränkungen mit dem Auto berichtet hat, die ich gefühlt habe. Ich will nicht sagen, dass manches davon in der DNA des Autos steckt, weil sich ein Auto mit der Zeit verändert. Aber soweit ich verstehe, beschäftigt es McLaren seit geraumer Zeit. Vielleicht wird darüber mehr gesprochen als in der Vergangenheit. Ich denke, es könnte ein Schritt in die richtige Richtung sein. Werden meine Probleme plötzlich weg sein? Das erwarte ich nicht. Wenn doch, denke ich, dass ich mich mit meiner natürlichen Fahrweise an die Regeln anpasse. Aber ich möchte vorbereitet sein, wenn es nicht so kommen sollte. Dass ich besser und besser mit dem 2021er-Auto zurechtgekommen bin, sollte mir auch mit dem nächsten Auto zugutekommen.

Welche Eigenschaften am 2022er-Auto könnten Ihnen helfen?
Wenn Sie mich das letzten Juli gefragt hätten, wäre die Antwort gewesen, dass es einfach ein Neustart wird. Ein neues Reglement ist immer aufregend. Aber noch mal: Du willst nicht einfach nur glauben, dass es dadurch garantiert besser laufen wird. Neu bedeutet nicht immer besser. Aber aus der Perspektive für das Rennfahren, wenn das Feld enger zusammenrückt, würde mich das reizen. Ich genieße Rad-an-Rad-Kämpfe und will dort meine Fertigkeiten zeigen. Vielleicht ist das von Vorteil für mich, wenn es tatsächlich enger zugehen wird.

Sie wollen mit McLaren eines Tages um die WM fahren. Welche Schwäche müssen Sie genau abstellen?
Wenn ich wirklich in einem Titelkampf sein will, muss ich das Auto an schlechten Tagen einfach besser fahren. Wahrscheinlich geht es auch darum, sich dessen bewusst zu sein. Manchmal, indem ich nur Runde um Runde um Runde fahre, verfalle ich in, sagen wir, meine alte Technik oder meinen alten Stil. Ich muss mir dessen bewusst werden, wenn es passiert. Dann muss ich mich konzentrieren. Das kostet etwas mehr Energie, weil es nicht natürlich ist. Ich muss nur aufpassen, wenn ich wieder in die Dinge zurückfalle, die gerade nicht funktionieren. Meine Stärke beruht darauf, wie ich zum Scheitelpunkt einlenken kann. Wie früh ich einlenken und die Kurve attackieren kann. Wie progressiv ich mit der Bremse sein kann. Ich konnte das mit diesem Auto nicht immer umsetzen, weil es das nicht verkraftete. Deshalb musste ich mich umstellen und mich darauf konzentrieren, die Kurven anders anzugehen. ■



Daniel Ricciardo

Geburtstag: 01.07.1989
Geburtsort: Perth
Herkunftsland: Australien



Der lange Weg zurück

Ferrari blieb die zweite Saison in Folge sieglos, tröstete sich aber mit dem dritten Platz in der Konstrukteurswertung. Teamchef Mattia Binotto zieht eine positive Bilanz.

Von: **Michael Schmidt**

Früher wäre eine solche Serie Grund für eine Reise nach Sibirien gewesen. So nannte man in grauer Vorzeit bei Ferrari den Vorgang, wenn Rennleiter oder Konstrukteure wegen Erfolglosigkeit in die Verbannung geschickt oder gleich entlassen wurden. 2020 war für Ferrari die viertschlechteste Saison nach 1980, 1973 und 1969. Die ruhmreiche Scuderia beendete die erste Corona-Saison mit 131 WM-Punkten als Sechster. Es fehlte an allem. Am Abtrieb, an Motorleistung, Zuverlässigkeit, Reifenmanagement, Rennstrategie, Boxenstopps.

Im abgelaufenen Jahr kehrte sich der Trend wieder um. Ferrari verdoppelte seine Punkteausbeute, feierte zwei Pole-Positions und fünf Podestplätze, verbesserte sich in der Markenwertung auf den dritten Rang, spulte die zweitmeisten Rennkilometer ab, beklagte nicht einen Defekt, blieb aber das zweite Jahr in Folge ohne Sieg. Und das schmerzt die Ferrari-Seele am meisten.

45 Grands Prix ohne Sieg

Der Rennstall befindet sich gerade in der zweitlängsten sieglosen Phase seiner Geschichte. Seitdem Sebastian Vettel 2019 in Singapur gewonnen hat, sind 45 Grands Prix ohne einen Ferrari-Fahrer auf der obersten Stufe des Treppchens verstrichen. Beim Saisonauftakt in Bahrain am 20. März werden es 910 Tage sein. Länger warten mussten die Tifosi nur zwischen dem GP Spanien 1990 und dem GP Deutschland 1994. Gerhard Berger erlöste sie mit seinem Sieg in Hockenheim von 58 Grands Prix und 1400 Tagen ohne Erfolg.

Teamchef Mattia Binotto nordete seine Mannschaft schon vor Saisonbeginn 2021 ein. Das Team musste nach der Pleitesaison 2020 eine starke Reaktion zeigen und sich in allen Bereichen verbessern. Der dritte Platz war kein Muss, aber ein Ziel, um das man wenigstens kämpfen wollte. 22 Rennen später meldete Binotto Vollzug. Der älteste Rennstall der Formel 1 führte die Liga hinter den beiden WM-Kandidaten Mercedes und Red Bull an. Nach langem Kampf mit McLaren hatte man sich im Schlussspurt dann doch deutlich von dem anderen Dinosaurier im Feld abgesetzt. Der Vorsprung auf Platz 4 betrug 48,5 Punkte.

Und das ist die Wende in Zahlen. 2020 haben Charles Leclerc und Sebastian Vettel 7,7 Zähler pro Grand Prix auf das Ferrari-Konto geschaufelt. Ein Jahr später waren es 14,7 Punkte. In der Qualifikation verkürzte Ferrari das Delta zu Mercedes von durchschnittlich 1,34 auf 0,64 Sekunden. Im Rennen fiel die Verbesserung zu 2020 geringer aus. Von 1,07 auf 0,8 Sekunden pro Runde. „Das ist ein schöner Trend, aber der Abstand ist immer noch groß. Es wäre eine Illusion gewesen, die Lücke komplett zu schließen, vor allem unter dem Gesichtspunkt, dass Großteile des Autos homologiert waren", mahnt Binotto.

Hätte Ferrari freie Hand gehabt, hätten die Ingenieure nicht nur das Getriebegehäuse geändert, sondern auch den vorderen Teil des Autos angefasst, speziell die Nase, die im Vergleich zu Mercedes, Red Bull oder McLaren immer noch relativ breit und wuchtig ist. Schon bei den Testfahrten vor der Saison zeigte sich, dass der Ferrari SF21 in praktisch allen Bereichen besser als der SF1000 war. Der Motor hatte mehr Leistung, das Auto mehr Abtrieb. Bei aerodynamischer Effizienz und Stabilität wurden die gesteckten Ziele erreicht.

Hybrid-Evo als Joker

Beim Motor gelang ein signifikanter Schritt, der sich aber als nicht ausreichend erwies, weil Mercedes und Honda auch noch einmal zugelegt hatten. Das war



Best of the Rest: Ferrari führte das Feld hinter Mercedes und Red Bull an. Fünfmal reichte es für ein Podium

WILHELM

einer der Gründe, warum Ferrari ab dem GP Russland sein Hybridsystem nachgerüstet hat. Das Antriebs-Upgrade hat unter dem Strich 0,15 Sekunden pro Runde gebracht. Dazu mehr Freiheiten beim Fahrzeug-Setup, weil man nicht mehr dem Topspeed zuliebe die Flügel flacher stellen musste als eigentlich nötig, weil die Fahrer damit nicht mehr so verwundbar auf den Geraden waren. Speziell im Rennen, wo der Antrieb mehr Elektro-Power über einen längeren Zeitraum bereitstellte. Zum Schluss der Saison ging keine andere Antriebseinheit so spät in den Ladebetrieb wie die von Ferrari.

Der SF21 war besser in langsamen Kurven als in schnellen. Das Auto generierte auch bei geringer Last auf die Reifen ausreichend Temperatur. Das mag auch mit ein Grund für die Schwäche des Autos gewesen sein. „Wir hatten oft einen höheren Reifenverschleiß als unsere Gegner", gibt Einsatzleiter Laurent Mekies zu. Nach dem Fiasko in Paul Ricard wurde eine Task Force auf das Problem angesetzt. „Es drehte sich alles um die Frage, wie wir die Energie, die in die Reifen geleitet wird, besser managen können", betont Mekies, gibt aber auch zu: „Wir haben uns verbessert, sind aber immer noch nicht happy damit. Speziell auf Strecken, auf denen der Vorderreifen der limitierende Faktor ist, haben wir uns unabhängig von der Reifenmischung schwergetan."

Binotto ist auch stolz auf die Standfestigkeit. Carlos Sainz kam immer ins Ziel, 20 Mal davon in den Punkterängen. Charles Leclerc schaffte es in Monte Carlo nicht einmal bis zum Start, was besonders bitter war, weil er auf der Pole-Position gestanden hätte. In Ungarn war der Monegasse unschuldiges Opfer einer Startkollision. „Beide Vorfälle haben Charles 40 Punkte gekostet", rechnet sein Teamchef vor.

2,55 Sekunden pro Stopp

Prinzipiell hat Ferrari auf der operativen Seite einen großen Schritt gemacht. „Wir haben uns in der Rennvorbereitung verbessert, der Stallregie und den Boxenstopps." Um das zu unterstreichen präsentiert der Mann mit der Harry-Potter-Frisur Charts, die genau das belegen. Bei den Boxenstopps hat Ferrari zwar keine Rekorde gebrochen, war aber bis auf Ausreißer in Italien, Russland und der Türkei relativ konstant. Über die 22 Rennen blieb Ferrari bei 73 Prozent aller Boxenstopps unter drei Sekunden. 2020 war das nur bei 48 Prozent aller Reifenwechsel der Fall. Die durchschnittliche Standzeit sank von 2,72 auf 2,55 Sekunden.

Obwohl Siege Pflicht sind, will Binotto für 2022 keine vollmundigen Ansagen machen. „Wir blicken zuversichtlich auf das nächste Jahr, aber wir können nicht versprechen, dass wir um den WM-Titel fahren werden. Keiner kann das, weil wir mit den neuen Autos keine Referenz haben. Mercedes und Red Bull werden auch in der neuen Ära sehr starke Gegner bleiben. Aber unser Anspruch sollte schon sein, uns weiter zu steigern und um Siege zu fahren."

Binotto glaubt, dass auch die 2022er-Autos trotz des restriktiven Reglements genug Freiräume bieten werden, sich vom Gegner abzusetzen. Vielleicht nicht mehr hauptsächlich in der Aerodynamik, dafür aber in völlig neuen Bereichen. „Der Schlüssel in diesem Jahr könnte in der Architektur der Antriebseinheit, im Fahrwerk und der Integration der Komponenten unter der Verkleidung stecken." Und natürlich im Motor selbst, der bei der E10-Anpassung rund 20 PS verlieren wird. Binotto kündigte an: „Es wird eine völlig neue Verbrennungsmaschine. Auf der elektrischen Seite werden wir Anpassungen vornehmen. Deshalb war es für uns wichtig, diesen Part schon in diesem Jahr im Rennbetrieb auszuprobieren." ■



WILHELM

Der starke Mann bei Ferrari: Binotto reißt das Ruder herum



WILHELM

Bessere Boxenstopps: 73 Prozent unter drei Sekunden



WILHELM

Hoher Preis: Die Ferrari-Piloten landeten 2022 zwölf Mal in der Mauer

JERRY ANDRÉ

Reifen-Rätsel

Nach den letzten Tests mit den neuen 18-Zoll-Reifen sind noch einige Fragen offen. Bei Pirelli hofft man, dass die 2022er-Gummis zu mehr Action auf der Strecke führen. Das könnte allerdings auf Kosten der Strategie-Optionen gehen.

Von: **Tobias Grüner**

Die ersten Reifen der Generation 2022 sind schon gebacken und befinden sich auf dem Schiff nach Übersee. Pirelli startete direkt nach den Testfahrten in Abu Dhabi Mitte Dezember mit der Produktion der neuen 18-Zoll-Gummis. Anpassungen an den Mischungen und der Konstruktion seien nicht erforderlich gewesen, berichten die Verantwortlichen zufrieden. Sportchef Mario Isola zog ein positives Fazit: „Die Daten beim Test in Abu Dhabi haben unsere Erkenntnisse aus der Entwicklungsphase bestätigt. Es sind keine weiteren Änderungen für 2022 geplant."

Spannung vor Barcelona

Kleine Fragezeichen gibt es aber noch. Die Bedingungen in Abu Dhabi waren nicht ideal für einen Reifentest. Auf dem winkligen Wüstenkurs ist der Asphalt relativ glatt und die Kurvengeschwindigkeiten niedrig. Erst der Belastungstest auf dem rauen Belag und in den schnellen Kurven von Barcelona wird bei den Wintertests Ende Februar zeigen, ob das Produkt auch wirklich die Erwartungen erfüllt. Bei Pirelli hofft man auf einen milden katalanischen Winter, um brauchbare Daten zu sammeln.

Abu Dhabi brachte aber immerhin ein paar neue Erkenntnisse. „Wir haben von den Fahrern das Feedback bekommen, dass sie mehr Probleme mit Verbremsern hatten. Zudem ist der Hinterreifen im Vergleich zu vorne sehr stark. Das hat die Balance in Richtung Untersteuern verschoben", verriet Isola. Weil die Teams mit sogenannten „Mule-Cars" gefahren sind, gab es beim Setup nur begrenzte Möglichkeiten zum Gegensteuern. Mit den notdürftig umgebauten Rennwagen haben die Ingenieure versucht, den Abtriebslevel der kommenden Generation zu simulieren. Außerdem wurden die Aufhängungen und die Fahrzeughöhe angepasst und das Gewicht auf das 2022er-Niveau erhöht.



Pirelli hat von den Teams erste Daten bekommen, nach denen die neuen Autos nur maximal eine Sekunde langsamer sein sollen als ihre Vorgänger.

In Abu Dhabi wurde auch erstmals mit kühleren Heizdecken getestet. Die FIA plant die Reifenwärmer aus Kostengründen bis 2024 schrittweise abzuschaffen. Die erste Stufe ist bereits für die kommende Saison geplant. Regenreifen dürfen dann gar nicht mehr vorgeheizt werden. Für die Slicks darf jedes Team nur noch 20 statt 40 Sätze Heizdecken verwenden. Und auch am Temperaturregler wird gedreht. Statt 100 °C vorne bzw. 80 °C hinten sind auf beiden Achsen nur 70 °C erlaubt. „Die Fahrer haben uns erzählt, dass es auf den beiden härtesten Mi-

schungen einige Runden gedauert hat, bis die Reifen ins Arbeitsfenster kamen", so Isola.

Keine Bremsen-Abwärme

Allerdings sind die Sorten C1 und C2 auch nicht ideal für den Wüstenkurs geeignet. Mangels schneller Kurven ist es hier für die Piloten besonders schwer, Temperatur zu generieren. Ein weiteres Problem sind die neuen Bremsen. Früher haben die Ingenieure die Abwärme der Karbonstopper clever in die Felgen geleitet, um die Reifen von innen aufzuheizen. Das ist künftig nicht mehr so gut möglich. Die Bremsen, die Felgen und die neuen Radkappen sind Standardteile, die von Zulieferern kommen. „Künftig transferieren die Bremsen nicht mehr so viel Hitze in die Felgen. Es befindet sich mehr Luft rund um die Scheiben. Wir haben die Teams bei den Testfahrten deshalb angewiesen, mit maximaler Bremskühlung zu fahren, um diese Änderung zu simulieren", erklärt Isola.

Nicht nur die Temperatur ist ein Problem, auch der Luftdruck bereitet den Ingenieuren etwas Sorgen. Er verändert sich vom Losfahren in der Garage bis zum Erreichen der idealen Arbeitstemperatur auf der Strecke stärker, wenn die Heizdecken kühler sind. „Wir sprechen hier von einer Erhöhung von vier bis fünf PSI im Vergleich zum Startdruck", rechnet Isola vor. Die Piloten müssen sich also zu Beginn ihrer Stints auf niedrigere Gripverhältnisse einstellen.

Und noch ein weiterer Aspekt ist neu: Die 2022er-Autos müssen ein Mindestgewicht von 795 Kilogramm auf die Waage bringen – 43 Kilo mehr als bisher. Davon geht ein nicht unerheblicher Teil auf die größeren Räder zurück. „Die Felgen sind vorne 2,5 Kilo schwerer, hinten sind es sogar 3 Kilogramm mehr", erklärt Isola. „Die Fahrer haben uns berichtet, dass man das Mehrgewicht sogar im Lenkrad spürt."

Die Gewichtserhöhung war Pirelli bei der Reifenentwicklung bekannt. Unklar ist aber, wie viel Power die Motoren nach dem Wechsel auf zehn Prozent Biosprit noch haben und wie viel Abtrieb die Autos insgesamt generieren. Isola ist schon gespannt auf die Daten: „Was die Aerodynamik angeht, ist es ein großer Unterschied zu früher. Ich erwarte, dass die neuen Autos weniger Abtrieb in langsamen Kurven und mehr Abtrieb in schnellen Kurven haben. So etwas kann man mit den Mule-Cars leider nicht simulieren."

Die Teams sind natürlich schon etwas schlauer. Mit ihren Computerprogrammen können die Ingenieure relativ genau berechnen, wie gut die Performance im Vergleich mit den Vorgängermodellen ausfallen wird. Um Pirelli vorzuwarnen, müssen die Daten regelmäßig nach Mailand geschickt werden. „Die Simulationen besagen, dass die neuen Autos nicht viel langsamer sein werden als die letztjährigen Autos", verrät Isola jetzt schon. „Wir gehen von einer halben bis zu einer Sekunde aus. Und wenn die Teams mit einem Rückstand von einer Sekunde starten, dann bedeutet es, dass sie im Laufe der Saison mindestens auf das gleiche Performance-Level wie in der Vorsaison kommen."

Nur noch Einstopper?

Um es den Teams etwas einfacher zu machen, hat Pirelli den Härtegrad der Mischungen im Vergleich zum Vorjahr nicht verändert. Neu ist aber die chemische Zusammensetzung. Damit will man vor allem die Gefahr von Überhitzung reduzieren. Früher begannen die Autos im Verkehr schnell zu rutschen, wodurch die Temperaturen auf der Oberfläche der Reifen in die Höhe schnellten. Das hat den Verschleiß erhöht und den Grip verringert. Die Frage lautet nun aber, ob die verbesserte Haltbarkeit auf Kosten der Strategie-Varianz geht. „Ich hoffe nicht, dass es weniger Optionen gibt. Wir hatten bei der Entwicklung das Ziel, eine gute Mischung aus Ein- und Zweistopp-Rennen hinzubekommen. Wenn es vermehrt Einstopper gibt, wäre das für mich aber auch kein großes Problem, solange wir gute Rennen mit Action auf der Strecke haben. Wir wollen, dass die Fahrer richtig attackieren können", so Isola.

Apropos Reifensorten: Die Vorgaben zur Anzahl der einzelnen Mischungen bleiben auch 2022 erhalten. Vor der Corona-Pandemie konnten sich die Teams ihre Lieferung noch selbst individuell zusammenstellen. „Die Teams wollten das neue System beibehalten. Sie müssen dann nicht extra Mitarbeiter abstellen, um eine individuelle Auswahl zu treffen", erklärt Isola. Es bleibt also wie bisher bei zwei Sätzen harter Reifen, dreimal Mediums und acht Softs. Es laufen allerdings gerade Gespräche mit den Teams, ob man nicht vielleicht die Auswahl für die GP-Wochenenden mit Sprint-Rennen anpassen soll, um für etwas mehr Abwechslung zu sorgen. ■


MOTORSPORT IMAGES

Mit den 18-Zöllern klagten die Fahrer in Abu Dhabi über mehr Verbremser


MOTORSPORT IMAGES

Beim Reifentest wurde die Temperatur der Heizdecken etwas runtergedreht



MOTORSPORT IMAGES

Neue Radkappen und Einheitsbremsen erschweren es den Fahrern, die Gummis ins Arbeitsfenster zu bringen



Brno Masaryk

Drei Strecken in einer

Der alte Masaryk-Ring hatte viele Facetten. Ortsdurchfahrten wie in Monte Carlo, Geraden wie in Monza und ein Bergrennen mittendrin. Die ursprüngliche Strecke wurde drei Mal aus Sicherheitsgründen verkürzt. 1986 war endgültig Schluss.

Von: **Michael Schmidt**

Es war eine jener Rennstrecken, die ich unbedingt einmal live erleben wollte. Bis in 80er-Jahre hinein war das noch möglich. Der alte Masaryk-Ring machte schon auf Fotos Lust auf eine Reise zum Tourenwagen-EM-Lauf nach Brünn. Das berühmteste Motiv war der Vollgas-Slalom durch die Ortschaft Bosonohy. Da musste ich hin. Doch der Eiserne Vorhang blieb für mich zu. Die Tschechen verweigerten mir das Visum. Ohne Angabe von Gründen. Später stellte sich heraus, dass die Botschaft den Reisepass verschlampt hatte. Er tauchte erst kurz vor dem Rennen, das ich besuchen wollte, wieder auf. Der Stolz verbot es den Beamten zuzugeben, dass auch im Sozialismus etwas schiefgehen konnte.

Fünf Ortsdurchfahrten

So habe ich es erst vor zwei Jahren nach Brünn geschafft. Auf der Suche nach dem, was übrig geblieben ist von dem einst so gefürchteten Straßenkurs am Stadtrand von Brünn. Es ist erstaunlich viel. Selbst die alte Boxengasse mit dem Zeitnehmer-Turm steht noch. Von dort geht es gleich in die erste Ortschaft. Die Verkehrsinseln, die die Folge der beiden Links/Rechts-Schikanen zerhacken, muss man sich wegdenken. Dann lässt sich erahnen, wie es gewesen sein muss, als die Tourenwagen von Leitplanke zu Leitplanke tanzten.

Bosonohy war die Mutprobe der Strecke. Gerhard Berger amüsiert sich heute noch: „Die Passage ging wenn alles passte gerade so voll. Da warst du aber schon jenseits von Gut und Böse. Die Einheimischen sind auf ihren Fensterbänken gelehnt und haben uns zugeschaut. Die Häuser standen ja gleich hinter den Leitplanken. Wenn du sie nicht mehr gesehen hast, wusstest du: Jetzt bist du schnell. Dann sind sie in ihr Wohnzimmer geflüchtet."

Die Rennstrecke, die nach dem ersten tschechoslowakischen Präsidenten benannt wurde, gibt es schon seit 1930. Damals noch 29,194 Kilometer lang. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Kurs auf 17,800 Kilometer zurechtgestutzt. Nachdem Ende der 50er-Jahre fünf Motorradfahrer zu Tode stürzten, entschloss man sich 1964 zu einer Modernisierung und einer weiteren Verkürzung auf 13,941 Kilometer. Das brachte die Motorrad-WM, die Formel Junior und die Tourenwagen-EM nach Brünn.

Die Streckenvariante, die immer noch fünf Ortsdurchfahrten beinhaltete, überlebte elf Jahre. Auf ihr fanden zwischen 1968 und 1972 legendäre Tourenwagenschlachten statt, die zuletzt zweimal an Dieter Glemser im Ford Capri RS2600 gingen. Den Rundenrekord aber stellte sein Markenkollege Jochen Mass mit knapp unter fünf Minuten auf, was einem Schnitt von 167,8 km/h entsprach. Und der erinnert sich: „Brünn war eine wilde Strecke, nach heutigen Maßstäben saugefährlich. In den Ortsdurchfahrten standen die Leute direkt an der Straße. Ein Wunder, dass da nie was passiert ist. Im Zweikampf ist mir mal ein Alfa-Fahrer bei hoher Geschwindigkeit ins Auto gefahren und dann in ein Trafohäuschen eingeschlagen. Er hat es zum Glück überlebt."

Für Gerhard Berger war der alte Kurs von Brünn „eine der geilsten Strecke, die ich kenne. Da steckte alles drin: Monaco durch die Stadt, Monza mit den langen Geraden und in der Mitte ein Bergrennen." Wir verlassen Bosonohy auf einer langen Geraden Richtung Veselka. Mittendrin im Dorf geht es scharf rechts und bergauf in einen Streckenteil, der an die alte Strecke von Spa erinnert. Über fast drei Kilometer schlängelt sich die Straße in sanften Kurven auf und ab durch Felder, bis sie nach rechts in einen Wald einbiegt. Und hier beginnt, was Ber-



Zeugen der Vergangenheit: Boxenmauer, Garagen und der Zeitnehmerturm stehen noch

ger ein Bergrennen nennt. Die Strecke schraubt sich in unzähligen S-Kurven den Berg hinauf. Es war ein beliebter Zuschauerpunkt. Alte Filmaufnahmen zeigen vollbesetzte Naturtribünen auf den Hügeln neben der Strecke.

Neue Umgehungsstraße

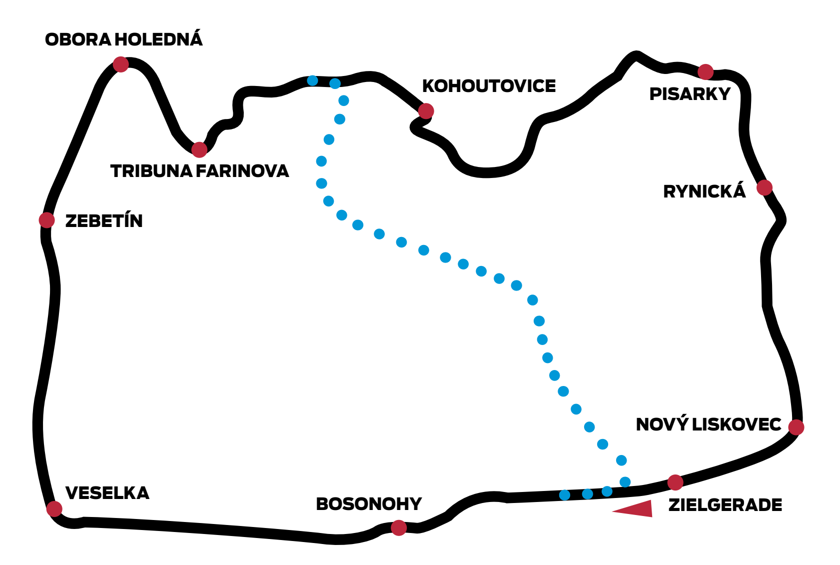
Am höchsten Punkt angekommen teilt sich im Ort Kohoutovice die Straße. Geradeaus weiter auf dem 13,9-Kilometer-Layout, nach rechts weg in eine breite Umgehungsstraße, die ab 1975 steil bergab zurück zu Start und Ziel führte und noch einmal drei Kilometer von der Strecke abknabberte. Wer der 1964er-Route folgt, wird durch zwei Spitzkehren abgebremst. Dem langsamsten Streckenteil folgen um einen Park herum und an der Häuserfront von Pisarky vorbei mittelschnelle und blinde, daher extrem anspruchsvolle Bergabkurven bis an die Stadtgrenze von Brünn. Dort, wo vor 50 Jahren noch ein Waldstück war, braucht man gutes Kartenmaterial, um der Originalstrecke zu folgen. Man darf die Abfahrt nach Novy Liskovec nicht verpassen. Hier ist alles sehr eng, sehr schnell und ohne große Herausforderung, bis sich der Kurs am Ortsrand in einer neu gebauten Schnellstraße verliert. Die alte Zielkurve gibt es nicht mehr.

Auslaufzonen waren größtenteils ein Fremdwort. Laternenpfosten, Hausmauern und Bäume wurden durch Strohballen abgesichert. Erst in der 10,925-Kilometer-Variante war Bosonohy vollständig von Leitplanken eingesäumt. 1986 erreichte die Durchschnittsgeschwindigkeit der Sieger Ulf Granberg und Thomas Lindström in einem Volvo 240 Turbo 181,6 km/h. Durch die Abkürzung und Ausklammerung der letzten drei Dörfer war die Strecke noch einmal deutlich schneller geworden. Die Motorräder verabschiedeten sich schon 1982. Für die Autos war vier Jahre später Schluss. Brünn lebt seitdem seine Motorsporttradition in einem modernen Autodrom etwa 20 Kilometer von der alten Strecke entfernt weiter. ■

DIE SIEGER (TOURENWAGEN-EM)

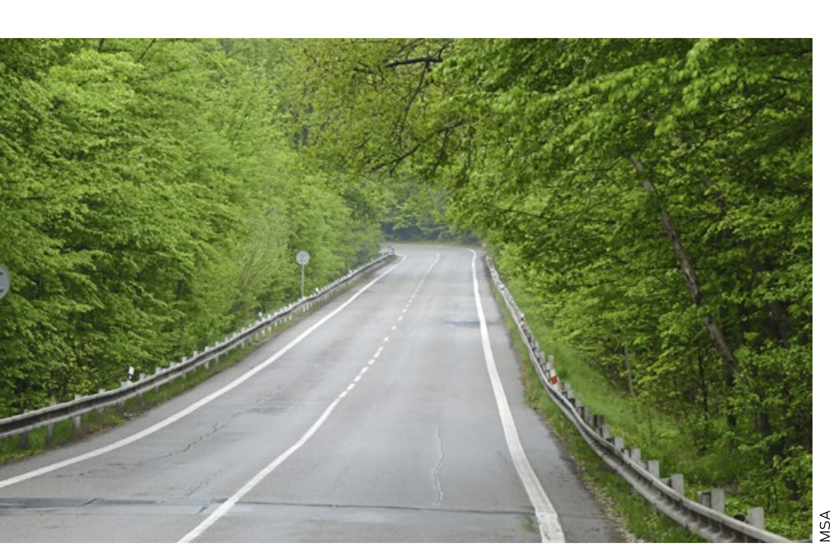
Jahr	Fahrer	Auto	Schnitt
1968	Kremer/Kelleners	Porsche 911L	146,078 km/h
1969	Dieter Quester	BMW 2002 Ti	148,625 km/h
1970	Toine Hezemans	Alfa Romeo GTam	149,800 km/h
1971	Dieter Glemser	Ford Capri RS2600	158,520 km/h
1972	Dieter Glemser	Ford Capri RS2600	167,280 km/h
1975	Peltier/Müller	BMW 3.5 CSL	171,990 km/h
1976	Dieudonné/Xhenceval	BMW 3.0 CSL	171,990 km/h
1977	Facetti/Finotto	BMW 3.0 CSL	173,900 km/h
1978	Facetti/Finotto	BMW 3.0 CSL	175,300 km/h
1979	Dieudonné/Xhenceval/van Hove	BMW 3.0 CSL	171,600 km/h
1980	Müller/Kelleners	BMW 320	166,500 km/h
1981	Grano/Kelleners	BMW 635 CSi	170,410 km/h
1982	Nicholson/Walkinshaw	Jaguar XJS-HE	159,741 km/h
1983	Nicholson/Walkinshaw	Jaguar XJS-HE	172,070 km/h
1984	Heyer/Walkinshaw	Jaguar XJS-HE	175,870 km/h
1985	Olofsson/Granberg	Volvo 240 Turbo	177,110 km/h
1986	Granberg/Lindström	Volvo 240 Turbo	181,622 km/h

Rekord: 4,59,1 min = 167,804 km/h (Jochen Mass, Ford Capri RS2600, 1972)



STRECKENDATEN

Lage:	5 km westlich von Brünn
Länge:	13,941 km (1964–1974), 10,925 km (1975–1986)
Breite:	9,0 m
Rechtskurven:	26
Linkskurven:	21
Schnellster Teil:	ca. 270 km/h
Langsamster Teil:	ca. 50 km/h



Mitten im Wald: Der Beginn der „Bergrennstrecke“



Tourenwagen-WM 1972: Zwei Ford Capri heizen durch das Dorf Bosonohy

MSA MSA SEUFERT

Formel 1

Prost kündigt bei Alpine

Alain Prost arbeitet nicht mehr als Berater des Alpine-Formel-1-Teams. Der vierfache Weltmeister hat den Vertrag für die neue Saison abgelehnt.

Von: **Tobias Grüner**

Nach dem Abschied von Technik-Direktor Marcin Budkowski verlässt nun auch Alain Prost den Alpine-Rennstall. Der Franzose war beim F1-Comeback des Renault-Werksteams im Jahr 2015 zunächst als Markenbotschafter aktiv. Seit 2019 nahm er dann eine Rolle als Berater ein, bei der sein Vertrag jährlich verlängert wurde.

Der Ärger begann schon vor einem Jahr, als Laurent Rossi als neuer Alpine-Geschäftsführer eingesetzt wurde. „Ich war plötzlich nicht mehr in die Entscheidungen involviert", ärgert sich Prost in einem Interview mit der „L'Équipe". Intern lief es demnach alles andere als harmonisch ab: „Sogar als Mitglied des Aufsichtsrats wurde ich über manche Entscheidungen erst in letzter Minute informiert. Das ist eine Frage des Respekts." Für Rossi hatte Prost zum Abschied keine netten Worte parat: „Er will alleine entscheiden und nicht von anderen gestört werden. Er hat mir gesagt, dass er keinen Berater mehr brauche. Offenbar ist jetzt der Wunsch da, einige Leute an die Seitenlinie zu stellen. Laurent Rossi will das ganze Scheinwerferlicht für sich alleine." ■



XPB

Laurent Rossi und Alain Prost trennen sich nicht gerade versöhnlich

Formel 1

McLaren vs. Top-Teams

McLaren-Boss Zak Brown hat die Top-Teams für ihr Verhalten beim F1-Finale und der Forderung nach Ausnahmen bei der Budget-Obergrenze kritisiert.

Von: **Tobias Grüner**

Zak Brown ist sauer. In einem offenen Brief, der auf der Webseite des McLaren-Rennstalls veröffentlicht wurde, machte sich das Firmenoberhaupt jetzt Luft. Vor allem die Top-Teams nahm der 50-jährige US-Amerikaner dabei ins Visier. Anlass für die Kritik sind die Bemühungen von Mercedes und Red Bull, die Budget-Grenze im Zuge der Einführung der Sprintrennen neu zu verhandeln. „Einige Teams suchen immer noch nach Ausreden, um die Kostengrenze zu erhöhen und Weltmeisterschaften mit dem Scheckbuch zu gewinnen. Sie verlangen, dass die Kostengrenze unangemessen erweitert wird, obwohl bei den Sprints letztes Jahr kaum Schäden aufgetreten sind. Für mich ist das ein plumper Versuch, sich gegen den Verlust ihres Wettbewerbsvorteils zu wehren. Diese Teams wollen offenbar nicht akzeptieren, dass eine Budget-Grenze im besten Interesse des Sports ist."

Auch das unrühmliche Verhalten von Toto Wolff und Christian Horner beim F1-Finale in Abu Dhabi kritisiert Brown: „Die Teams haben mit Nachdruck gefordert, eine Zielankunft hinter dem Safety Car zu verhindern. Es sind auch die Teams, die das Veröffentlichen der Funksprüche an die Rennleitung ausnutzen, um Einfluss auf Strafen und Rennergebnisse zu nehmen. Das führt bis zu dem Punkt, an dem überaufgeregte Teamchefs die Offiziellen unter Druck setzen. So etwas ist nicht gut für die Formel 1. Das fühlt sich eher nach einer Schauspiel-Vorführung an und nicht wie die Königsklasse eines globalen Sports." ■



MOTORSPORT IMAGES

McLaren-Boss Zak Brown findet zum Verhalten der Top-Teams klare Worte

NACHRICHTEN

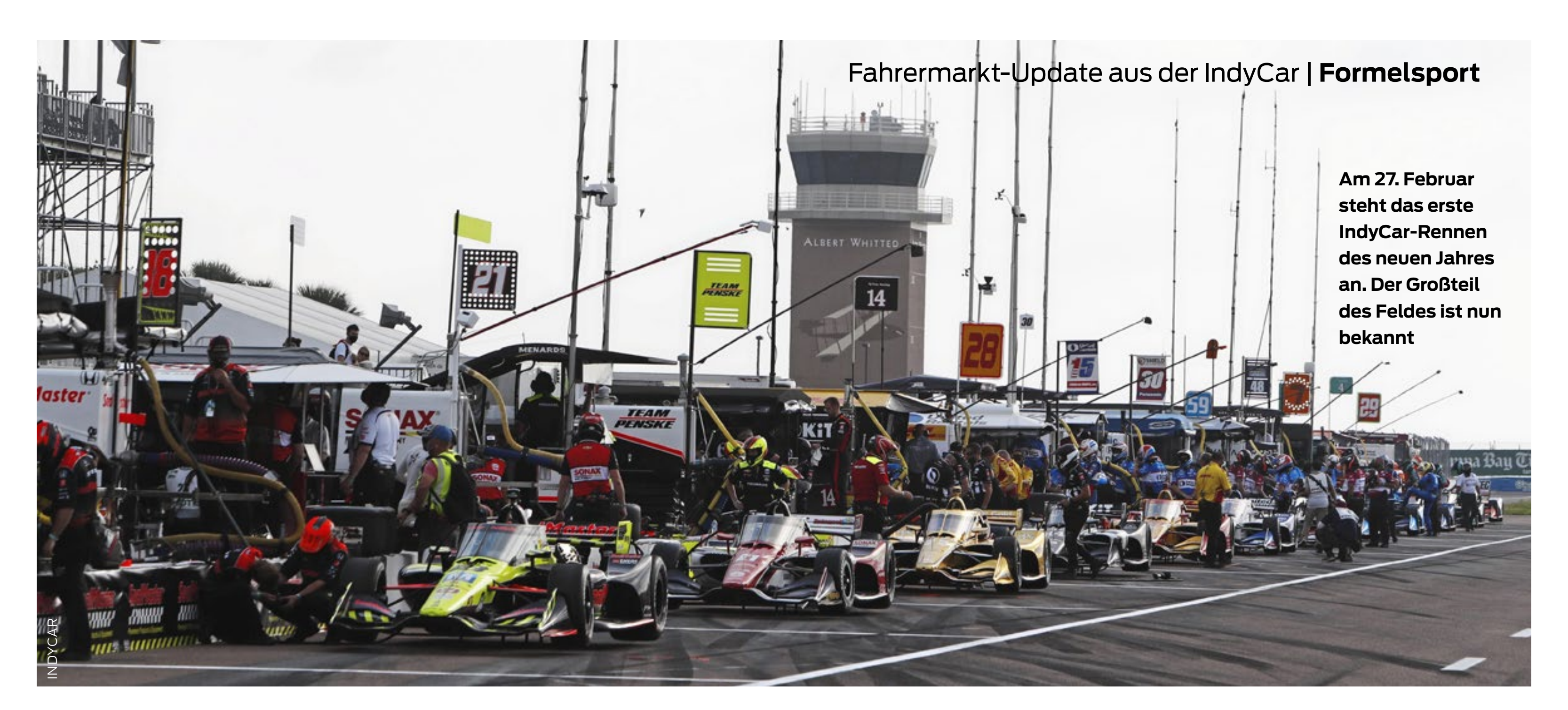
TEAMPRÄSENTATIONEN
Nach Aston Martin (10.2.) und Ferrari (17.2.) haben nun auch McLaren (11.2.) und Mercedes (18.2.) die Termine für die Präsentation ihrer 2022er-Rennwagen bekannt gegeben. Der neue Silberpfeil soll noch am Tag seiner Enthüllung den Shakedown auf der Strecke in Silverstone absolvieren.

FALLOWS KOMMT IM APRIL
Aston Martin hat sich mit Red Bull über einen früheren Arbeitsbeginn von Dan Fallows geeinigt. Die Arbeitspause des ehemaligen Red-Bull-Aerodynamik-Chefs dauert demnach nur noch bis zum 2. April 2022.

HODGKINSON IM MAI
Red Bulls neuer Motorenchef Ben Hodgkinson, den man in der vergangenen Saison von Mercedes abgeworben hatte, darf ab dem 24. Mai 2022 in Milton Keynes mit der Arbeit beginnen. Beide Rennställe hatten den vorzeitigen Wechsel in der Winterpause ausgehandelt.

NEUER ASPHALT IN TEXAS
Nachdem sich die Fahrer der Formel 1 und der MotoGP in der Vorsaison über heftige Bodenwellen beklagt hatten, rollen auf der Grand-Prix-Strecke von Austin nun die Bagger. Die Passagen Kurve 2 bis 10 sowie Kurve 12 bis 16 wurden bereits großflächig abgefräst, bevor hier ein neuer Asphalt verlegt wird.

IMPFUNG IST PFLICHT
Nach dem Hickhack um die Einreise-Erlaubnis von Tennis-Star Novak Djokovic bei den Australian Open haben die F1-Veranstalter in Melbourne klargemacht, dass es für den Rennzirkus keine Ausnahmen geben wird: „Wir haben klare Regeln. Alle Teilnehmer müssen zu 100 Prozent geimpft sein", erklärte Organisationschef Andrew Westacott. Nach zwei Absagen betrage die Gefahr eines weiteren Rennausfalls „null Prozent", so Westacott.



Am 27. Februar steht das erste IndyCar-Rennen des neuen Jahres an. Der Großteil des Feldes ist nun bekannt

INDYCAR

In den Startlöchern

Bereits in einem Monat startet die IndyCar-Serie in ihre neue Saison. Wir blicken auf die letzten Neuigkeiten vom Fahrermarkt, die Hintergründe einer großen Personal-Rochade im Paddock und spannende Regeländerungen.

Von: **Philipp Körner**

Zu den größten Stärken der IndyCar gehört es, Altes und Neues gekonnt miteinander zu verbinden. Das klappt bisweilen so gut, dass selbst große Nachrichten wie bereits gegeben erscheinen. Passende Beispiele dafür lieferten die letzten Wochen, in denen mit Tony Kanaan (Chip Ganassi Racing) und Juan Pablo Montoya (McLaren SP) gleich zwei ehemalige Indy-500-Sieger für den Mai-Klassiker bestätigt wurden. Während Kanaan vor einigen Jahren schon seinen Abschied angekündigt hatte, gab es bei Montoya wohl sogar einige Abwerbeversuche von der Konkurrenz. Sprich: Alter schützt vor Indy nicht.

Mehr Aufmerksamkeit bekamen dagegen zwei Meldungen, die schon länger in der Vorbereitung waren. Zum einen hat sich Jimmie Johnson endlich entschieden, zusätzlich auf den Ovalen – und damit auch beim 106. Indy 500 – anzutreten. Der neue Ganassi-Star freut sich: „Wie in meinen Teenager-Jahren fahre ich Rennen, weil ich einfach große Lust darauf habe. Ich mache es so, wie ich es will!"

Bei seinen Läufen auf Rund- und Stadtkursen wird er in dieser Saison auch auf Tatiana Calderón treffen, die beim Team der Legende A. J. Foyt unterschrieben hat. Die 28-jährige Kolumbianerin testete für selbiges bereits im Juli 2021 und hat mit dem Technikunternehmen Rokit einen finanzstarken Sponsor. Sie erklärt: „Die japanische Super Formula und die Einsätze bei den Sportwagen waren eine sehr gute Vorbereitung hinsichtlich des Sparens von Reifen und Kraftstoff und hinsichtlich der Boxenstopp-Abläufe." 2015 trat mit Simona de Silvestro zum letzten Mal eine Pilotin beim Saisonstart an.

Eine weitere beliebte Nachricht der letzten Tage: Der Hometown-Hero und Indy-500-Pechvogel des letzten Jahres, Conor Daly, wird in dieser Saison Vollzeit für Ed Carpenter Racing ins Lenkrad greifen.

Kampf um die Brain Power

Parallel zum in dieser Off-Season aktiven Fahrermarkt wurde auch beim Teampersonal fleißig ab- und angeworben, denn der Zuwachs an Teams bedeutete auch eine stark gestiegene Nachfrage nach talentierten Ingenieuren. Für größere Schlagzeilen sorgte allen voran die Verpflichtung von Gavin Ward durch McLaren SP. Der Kanadier arbeitete früher für Red Bull in der Formel 1 und wechselte danach zum Team Penske, bei dem er Josef Newgarden 2019 zum Titel führte. Hinsichtlich diverser Neuzugänge und interner Umbauten überall im Fahrerlager wird es wohl auch auf den Kommandoständen dieses Jahr also eine längere Eingewöhnungszeit brauchen.

Obwohl die Motoren und das Chassis per se unangetastet bleiben, kann das neue Personal vielleicht schon dank einer Regeländerung bei den „kleinen" Ovalen glänzen: Die Regelhüter haben angekündigt, abseits des Indy 500 mehr Freiheiten bei der Auswahl der Downforce-Konfigurationen zu gewähren. In Texas, Iowa und St. Louis können die Teams selbst entscheiden, ob sie Barge Boards von Dallara nutzen möchten. IndyCar-Präsident Jay Frye erhofft sich von den aerodynamischen Anbauten zwar besseres Racing, aber will den Teams nicht den Spielraum beim Setup wegnehmen.

Das Qualifying auf Rund- und Stadtkursen bleibt hingegen unangetastet. Wegen des stark gewachsenen Felds gab es im letzten Jahr Überlegungen, mit drei Quali-Gruppen zu starten. Das nun absehbare Feld, das sich um die Zahl 25 herum einpendeln soll, macht eine Reform unnötig. Somit wird auch in der neuen Saison wieder fleißig Altes und Neues kombiniert. ■



AJ FOYT RACING

Tatiana Calderón tritt für Foyt an



INDYCAR

Jimmie Johnson will sich in diesem Jahr für das Indy 500 qualifizieren

Neue Stromdichte



Die Autos der Gen2-Ära dürfen in diesem Jahr zum letzten Mal ran. Sie sollen sich mit reichlich Action verabschieden

MOTORSPORT IMAGES

Nach einer turbulenten letzten Saison und den Ausstiegen von Audi und BMW steht die Formel E in diesem Jahr vor einem größeren Neuanfang. Das Ziel ihrer Macher für die nun anstehende achte Saison: mit gutem Sport für Vorfreude auf die neue Fahrzeug-Generation ab dem Jahr 2023 sorgen.

Von: **Philipp Körner**

Für Alberto Longo, den Co-Gründer und Chief Championship Officer der Formel E, gab es nie einen Grund zur Sorge. „Alle, die lang genug im Motorsport sind, wissen ganz genau, dass die Beteiligung von Herstellern zyklisch ist. Sie kommen und gehen.“ Obwohl Longo damit eine der großen Wahrheiten des Rennsports zum Besten gibt, wird auch er nicht bestreiten können, dass das vergangene Jahr durchaus Spuren hinterlassen hat. Mit den Ausstiegen von Audi und BMW sowie dem angekündigten Auslaufen des Mercedes-Engagements fand der erste große Höhenflug der jungen Elektro-Meisterschaft sein Ende.

Die häufig hervorgebrachte Hypothese, die Formel E würde deshalb in eine tiefe Krise stürzen, sollte sich hingegen nicht bewahrheiten – ganz im Gegenteil. Mit der Ankündigung von Maserati, 2023 in die E-Serie einsteigen zu wollen, bekam das neue Gen3-Reglement erst Anfang Januar einen weiteren namhaften Unterstützer. Die italienische Konzernschwester von DS wird zu den bereits jetzt aktiven Herstellern – exklusive Mercedes – hinzustoßen.

Starke Privatteams

Angesichts dessen könnte man 2022 wohl schnell als Übergangsjahr abtun, doch in der auslaufenden Auto-Generation steckt noch viel Leben. Erst recht, da die Pakete nun weitgehend erprobt sind und die Teams vor allem an den Details gefeilt haben. Das verspricht spannende Duelle zwischen den verbliebenen Markenvertretern und den traditionell starken Privaten. Die ersten Gejagten werden ab dem Saisonauftakt in Saudi-Arabien zweifelsohne die Mercedes sein. Im letzten Jahr des Werksprojekts – noch ist unklar, wie es mit dem Team selbst weitergeht – setzt man auf Kontinuität bei der Besatzung. Neben Stoffel Vandoorne will Nyck de Vries den ersten Fahrer-Weltmeistertitel der Formel E verteidigen. Jaguar, zweitbester Hersteller im letzten Jahr, schickt wieder Mitch Evans und Sam Bird ins Feld. DS setzt mit dem Einsatzteam Techeetah und dem Duo António Félix da Costa und Jean-Éric Vergne ebenfalls auf bekannte Strukturen.

Gleiches Bild beim zweiten deutschen Hersteller: Pascal Wehrlein und André Lotterer wollen endlich den ersten Porsche-Sieg in der Formel E holen. Mit Florian Modlinger hat Porsche außerdem einen neuen Gesamtprojektleiter vom früheren Konkurrenten Abt Sportsline herübergelotst. Eine weitere aus deutscher Sicht spannende Änderung ist der Wechsel von Maximilian Günther zu Nissan, wo der ehemalige BMW-Siegfahrer auf Sébastien Buemi trifft. Nach einer schwierigen letzten Saison wollen die Japaner wieder an die früheren Erfolge anknüpfen. Im Kreis der Kleinhersteller und Pri-

RENNKALENDER 2022

28.01.	Saudi-Arabien (Diriyah)
29.01.	Saudi-Arabien (Diriyah)
12.02.	Mexiko (Mexiko-Stadt)
09.04.	Italien (Rom)
10.04.	Italien (Rom)
30.04.	Monaco (Monaco)
14.05.	Deutschland (Berlin)
15.05.	Deutschland (Berlin)
04.06.	Indonesien (Jakarta)
02.07.	Kanada (Vancouver)
16.07.	USA (New York City)
17.07.	USA (New York City)
30.07.	Großbritannien (London)
31.07.	Großbritannien (London)
13.08.	Südkorea (Seoul)
14.08.	Südkorea (Seoul)

vatteams (alle Paarungen unten aufgeführt) sticht vor allem die Mercedes-Kundentruppe Venturi hervor, die den aktuellen Vizemeister Edoardo Mortara und den früheren Champion Lucas di Grassi im Aufgebot hat. Eine spannende Personalie, allerdings in einem schwächeren Paket, ist der ehemalige Alfa-F1-Fahrer Antonio Giovinazzi. Es bleibt abzuwarten, wie gut sich der Italiener in seinem Dragon Penske gegen die Truppen von Andretti (BMW-Kundenmotor), Envision Racing (Audi-Kundenmotor), Mahindra und NIO behaupten kann.

Neues Qualisystem

Eine Chance für ein sportliches Ausrufezeichen bietet ihm womöglich das neue Qualifying-Format, welches das klassische Zeitfahren mit einem K.-o.-System wie beispielsweise bei Fußballturnieren verbindet. Nach zwei Gruppenphasen kämpfen die jeweils vier schnellsten Piloten aus beiden Divisionen in der Form von Viertelfinale, Halbfinale und Finale um die Pole-Position. Das neue System wurde nötig, da vorher die Tabellenbesten durch frühe Quali-Startplätze potenziell benachteiligt wurden.

Obwohl die Fahrzeuge grundsätzlich dieselben bleiben, gibt es auch bei ihnen zwei größere Neuigkeiten zu vermelden. Bei den 16 Läufen in diesem Jahr dürfen die Teams nun 220 kW im Rennen abrufen – das entspricht einem Zuwachs von zehn Prozent. Beim Attack Mode können zudem nun die maximalen 250 kW genutzt werden. Zur Erinnerung: Die Gen3 wird bis zu 350 kW leisten. Ihr Testfahrer Benoît Tréluyer schwärmte zuletzt sogar öffentlich von dem großen Sprung. Nach einem harzigen zweiten Corona-Jahr sehen die Vorzeichen in der Formel E also wieder deutlich besser aus. Nun sollen auch die dringend nötig gewesenen sportlichen Reformen fruchten. Ob der Plan aufgeht, kann man ab dieser Saison live beim Sender ProSieben verfolgen. ■

AVALANCHE ANDRETTI
Jake Dennis & Oliver Askew



MOTORSPORT IMAGES

DRAGON PENSKE
Antonio Giovinazzi & S. Sette Câmara

MOTORSPORT IMAGES

DS-TECHEETAH
A. Félix da Costa & Jean-Éric Vergne

MOTORSPORT IMAGES

ENVISION RACING
Robin Frijns & Nick Cassidy



MOTORSPORT IMAGES

JAGUAR
Mitch Evans & Sam Bird

MOTORSPORT IMAGES

MAHINDRA
Alexander Sims & Oliver Rowland



MOTORSPORT IMAGES

MERCEDES
Stoffel Vandoorne & Nyck de Vries

MOTORSPORT IMAGES

NIO 333
Oliver Turvey & Dan Ticktum



MOTORSPORT IMAGES

NISSAN
Maximilian Günther & Sébastien Buemi



MOTORSPORT IMAGES

PORSCHE
André Lotterer & Pascal Wehrlein



MOTORSPORT IMAGES

ROKIT VENTURI
Lucas di Grassi & Edoardo Mortara



MOTORSPORT IMAGES

Roaring Twenties

Wer gewinnt die 60. Ausgabe des 24h-Rennens in Daytona? Zwei Marken starten 2022 in der DPi-Topklasse

IMSA

Noch ein Jahr, dann starten in der IMSA die Goldenen 20er-Jahre mit der neuen LMDh-Klasse. Doch schon jetzt ist der Aufschwung zu spüren: Beim Roar-Test in Daytona standen 60 Autos am Start, das Qualifying-Rennen gewann Acura hauchdünn vor Cadillac. Das verspricht Spannung für das 24h-Rennen am nächsten Wochenende.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Acura-Teamchef Wayne Taylor ist schon ein Spitzbube. „Wir müssen dieses Quali-Rennen über 100 Minuten unbedingt gewinnen!“ Warum? Die Pole-Position spielt bei einem 24h-Rennen doch eine völlig untergeordnete Rolle, speziell in Daytona. „Ja, aber es gibt 35 Punkte für den Sieg und damit für die Pole-Position.“ Kunstpause. „Im letzten Jahr hatten die DPi-Meister der IMSA-Serie nur 11 Punkte Vorsprung …“

Beim Thema Ernsthaftigkeit macht Wayne Taylor niemand etwas vor. Schon gar nicht in Daytona: Sein Team könnte am kommenden Wochenende den vierten Daytona-Sieg in Folge holen. Mit dem Triumph im Quali-Rennen haben Ricky Taylor und Filipe Albuquerque (#10) das Fundament für einen weiteren Sieg bei der 60. Ausgabe gelegt. Alexander Rossi und Will Stevens werden das Stammduo Taylor und Albuquerque im Rennen unterstützen.

DPi: Enges Duell erwartet

Doch für einen simplen Durchmarsch ist die Gefechtslage viel zu eng, und obendrein ist das Wetter zu ungewiss. Sieben DPi-Fahrzeuge stehen in Daytona am Start, zwei Acura und fünf Cadillac. Die Fahrerbesetzungen sind durchweg gut bis herausragend. Bei der BOP (Balance of Performance) dürfte es auch nichts zu meckern geben, denn das Bemühen von Acura für eine bessere Einstufung wurde abgeschmettert. Die beiden DPi-Marken liegen extrem eng beieinander, Kleinigkeiten könnten den Unterschied machen, zum Beispiel das Wetter:



Für das 24h-Rennen sind Temperaturen um den Gefrierpunkt vorhergesagt. Die Fans dürfen sich also auf einen heißen Tanz im bitterkalten Oval von Daytona freuen.

Am kommenden Wochenende sind für Daytona Temperaturen nahe am Gefrierpunkt angesagt, und Heizdecken sind nicht erlaubt. Damit dürfen sich die Fans auf einen heißen Tanz im bitterkalten Oval freuen.

Der erste Vorgeschmack beim Quali-Rennen über 100 Minuten war lecker: Der JDC-Cadillac (#5) von Tristan Vautier und Richard Westbrook war von der Pole gestartet und lag im letzten Renndrittel meist weniger als eine Sekunde hinter dem Acura von Wayne Taylor. Westbrook versuchte, Taylor in einen Fehler zu hetzen, denn besonders bei den Überrundungen ist mit 60 Fahrzeugen Vorsicht geboten. Im Gegensatz zum Saisonfinale 2021 in Atlanta behielt Taylor diesmal einen kühlen Kopf. In der letzten Runde setzte Westbrook zwar alles auf eine Karte und riskierte die Attacke, doch die endete nach Feindkontakt mit einem Dreher für Westbrook, der aber trotzdem auf Platz 2 die Zielflagge sah. Kamui Kobayashi und Jimmy Johnson belegten auf dem Ally-Cadillac (#48) Platz 3, dahinter folgte der zweite Acura des Meyer-Shank-Teams (#60), pilotiert von Oliver Jarvis und Tom Blomqvist.

Im Fokus der DPi-Teams standen am sogenannten Roar-Testwochenende die Reifen – aber nicht wegen der zu erwartenden Außentemperaturen. Die Spezifikation der Michelin-Pneus ist zwar identisch zu 2021, allerdings hat die IMSA die Vorgaben bezüglich Druck und Sturz verschärft. Die Reifendrücke werden nun in Echtzeit gecheckt, bei Missachtung der Grenzwerte drohen harte Strafen, auch während des Rennens. Der Mindestluftdruck wurde für die DPi-Wagen

auf 30 PSI festgesetzt, was bedeutet, dass die Teams mit deutlich höheren Kaltluftdrücken losfahren müssen als noch 2021.

Die neuen Limits reduzieren die Peak-Performance der Reifen, aber im Fokus stand hier natürlich die Verbesserung der Haltbarkeit. Demzufolge versuchten die Teams am Roar-Wochenende, ihre Hausaufgaben beim Reifendruck zu erledigen. Glücklicherweise war es beim Roar-Test ebenfalls kalt, dazu konnten die Teams auch auf nasser und abtrocknender Piste Erfahrungen sammeln.

Schon im letzten Jahr war der Verbrauch beziehungsweise die maximal erlaubte Nachtankmenge der entscheidende Faktor in der DPi-Topklasse. Und das könnte auch 2022 in Daytona wieder passieren, wie das Quali-Rennen belegte: Pipo Derani kam im Meisterauto von Whelen Engineering (#31) 40 Minuten vor Rennende zum letzten Stopp und lag somit auf Platz 3, aber er musste drei Minuten vor Schluss noch mal zum Splash, weil ihm der Sprit ausging. Oliver Jarvis im zweiten Acura (#60) musste im letzten Stint ebenfalls massiv Sprit sparen, um ohne Splash ins Ziel zu kommen. Fest steht: Über die Woche haben die Teams viel Rechenarbeit zu erledigen, um ihre Verbräuche und Rennstrategien auszuknobeln. Wer das Quali-Rennen genau verfolgt hat, stellt fest, dass Acura wie 2021 über die bessere Topspeed verfügt, während Cadillac eine starke Performance im Infield zeigte, wo das Handling zählt. Die Rundenzeiten waren trotz dieser Unterschiede nahezu gleich.

„Aus meiner Sicht wird das Rennen in Daytona meistens über die Topspeed entschieden, und da hat Acura einen Vorteil“, analysierte Chip-Ganassi-Pilot Renger van der Zande, der beim Quali-Rennen zusammen mit Sébastien Bourdais Platz 5 belegte, allerdings auch wegen einer Strafe. „Der Topspeed-Vorteil ist umso wichtiger, je mehr Teams starten und je dichter der Verkehr ist.“ Also liegt der Vorteil demnach bei Acura?

GT3-Ära startet in Daytona

Nicht weniger eng und hart wird es in Daytona auch in den GT-Klassen zugehen, wo insgesamt 35 Fahrzeuge genannt sind. Die wichtigste Änderung zum Vorjahr: Die GTD-Pro-Klasse ersetzt die alte GTLM-Klasse, damit übernehmen die GT3-Autos die Nachfolge der GTE-Wagen. Die IMSA hat eine separate GT3-Klasse für werksunterstützte Autos ausgeschrieben, wo reine Profipaarungen erlaubt sind – die Sportwagen-WM will eine solche Klasse nicht ausschreiben. Die IMSA ist für ihren Mut belohnt worden: 13 Fahrzeuge sind in der GTD-Pro-Klasse genannt, Einbußen in der „normalen“ GTD-Klasse, wo Amateure und Profis fahren, waren nicht zu verzeichnen, hier stehen 22 Fahrzeuge am Start.

Technische Unterschiede zwischen den beiden GT3-Klassen gibt es ebenso wenig wie Differenzen bei der BOP oder den Reifenspezifikationen, was theoretisch dazu führen könnte, dass normale GTD-Teams mit etwas Glück die GTD-Pro-Teams schlagen. Beim Quali-Rennen verpassten zwei GTD-Teams mit Platz 4 und 5 nur knapp das Gesamtpodium in der GTD-Klasse.

An der Spitze der GT3-Fraktion setzte sich Mirko Bortolotti (#63) im TR3-Racing-Lamborghini Huracán gegen den WeatherTech-Porsche von Alessio Picariello (#79) durch: 14 Minuten vor Rennende setzte der Lambo-Kutscher das entscheidende Manöver zum Sieg. „Wir lagen alle eng beieinander, und ich glaube, fast alle GTD-Pro-Teams und alle sieben Marken sollten im Mix sein“, sagte Bortolotti nach dem Sieg im Quali-Rennen. „Ein großer Faktor im Rennen wird der Verkehr sein. Im Quali-Rennen sind wir gut durchgekommen, aber das kann auch mal gegen dich laufen, insofern ist das alles auch eine Lotterie.“

Die neue Topklasse sorgte auch für neue BOP-Einstufungen, die in der Testwoche nochmals angepasst wurden: Ferrari musste 30 Kilo zuladen und spielte im Rennen keine Rolle. Corvette bekam nach anfänglichen Problemen größere Restriktoren zugestanden, trotzdem konnte das US-Werksteam im Rennen nicht an der Spitze mithalten: Jordan Taylor und Antonio García (#3) belegten nur Platz 8 in der Pro-Klasse und Position 14 im GTD-Gesamt-Ranking. BMW bekam in der Woche mehr Benzin zugestanden, der bestplatzierte M4 GT3 schaffte es dennoch nur auf Platz 12 in der GTD-Pro-Klasse. Sandbagging? Das erfahren wir alles am nächsten Wochenende in Daytona. ■



IMSA

Beim Quali-Rennen setzte sich der WTR-Acura knapp gegen Cadillac durch


IMSA

35 Fahrzeuge aus den GT3-Klassen starteten beim Quali-Rennen in Daytona



IMSA

Mirko Bortolotti holte im Lamborghini Sieg und Pole fürs 24h-Rennen



IMSA

Der WeatherTech-Porsche 911 GT3 R fuhr in der GTD-Pro auf Platz 2

LMH/LMDh: Der Stand bei den Herstellern in der neuen Topklasse

Terminnot in der Topklasse

Kurz vor dem Saisonauftakt der IMSA-Serie in Daytona stellt sich die Frage: Wo stehen die Hersteller mit der Entwicklung ihrer neuen Prototypen-Topautos Hypercars und LMDh? In exakt einem Jahr erfolgt der Startschuss in die neue LMDh-Ära – und nicht alle Hersteller sind im Zeitplan.

Von: **Marcus Schurig**



PEUGEOT

Peugeot unterzog das neue 9X8-Hypercar in Aragon einem ersten echten Test

Beginnen wir mit der Sportwagen-WM, auch wenn deren Hypercars (LMH) aller Voraussicht nach nicht 2023 in Daytona am Start stehen werden. Peugeot hat mittlerweile die Testarbeit aufgenommen. Es bleibt beim großen Technik-Coup der Studie: Getestet wird im Moment und wie angekündigt ohne Heckflügel, womit der 9X8 zum spektakulären Eycatcher der Sportwagen-WM wird. Fans und Experten streiten gleichermaßen darüber, wann Peugeot sein erstes Rennen bestreiten wird und ob die Franzosen in Le Mans starten werden. WEC-Boss Frédéric Lequien hat klargestellt, dass Peugeot mindestens ein Rennen vor Le Mans bestreiten muss, um eine Einladung zu bekommen. Die Antwort von Peugeot: Wir fahren erst in Le Mans, wenn das Auto fertig entwickelt ist. Momentan ist ein Debüt beim WEC-Lauf in Spa im Mai angepeilt, was die Tür nach Le Mans 2022 theoretisch offen hält.

Ferrari will im Juli mit der Testarbeit beginnen, das Debüt ist für den WEC-Lauf in Spa 2023 geplant. Übrigens halten sich hartnäckig Gerüchte, wonach Toyota sein Hypercar für 2023 einem grundlegenden Update unterziehen könnte.

An der LMDh-Front steht Porsche auf der Pole-Position: Der Rollout erfolgte Anfang Januar, der erste echte Test soll Ende Januar in Valencia erfolgen. Dabei soll auch der Motor (V8-Sauger) kommuniziert werden. Die anderen LMDh-Hersteller hinken da weit hinterher: BMW wird wohl erst im Juni oder Juli die Testarbeit aufnehmen, Acura und GM starten im Spätfrühling, also ab April.

Der Homologationstermin für die neuen LMDh-Wagen wurde laut IMSA-Quellen von Juni auf September verschoben, um den Herstellern mehr Zeit zu geben. Am meisten Sorge machen sich die Amis um Audi: Die Bayern konnten kein Topteam für die volle Saison gewinnen. Deshalb soll der WEC-Einsatzpartner WRT 2023 die großen US-Rennen bestreiten. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

FERRARI-FAHRER FÜR WEC

Ferrari hat seine Fahrerbesatzungen für die Werkseinsätze in der GTE-Pro-Klasse der Sportwagen-WM (WEC) definiert: Im Ferrari 488 GTE werden die amtierenden Weltmeister James Calado und Alessandro Pier Guidi versuchen, ihren WM-Titel zu verteidigen. Im Schwesterauto mit der Startnummer 52 wird Miguel Molina mit Neuzugang Antonio Fuoco zusammenspannen. Der 25-jährige Italiener Fuoco verdiente sich seine Beförderung nach guten Leistungen in der GTE-Am-Klasse der WEC sowie zwei Meistertiteln in der italienischen GT-Serie. Die dritten Fahrer für Le Mans hat Ferrari indes noch nicht bestätigt.

AUDI GT MIT DREI NOVIZEN

Die Audi-Kundensportabteilung hat ihren 18-köpfigen Fahrerkader für die GT3-Saison 2022 bestätigt. Darunter finden sich mit Tourenwagenmeister Luca Engstler, GT-Meister Ricardo Feller und WTCR-Trophy-Sieger Gilles Magnus drei neue Piloten im Kader. Auch die beiden Routiniers René Rast sowie der frühere DTM-Vizechampion Nico Müller sind teilweise in das GT3-Kundensportprogramm eingebunden. Den Kernstamm bilden weiterhin 13 Piloten: Nathanaël Berthon, Mattia Drudi, Christopher Haase, Pierre Kaffer, Kelvin van der Linde, Dennis Marschall, Christopher Mies, Patric Niederhauser, Frank Stippler, Dries Vanthoor, Charles Weerts, Frédéric Vervisch und Markus Winkelhock.

BMW-KADER MIT 19 PILOTEN

Auch BMW hat seinen Werkskader für die Saison 2022 bestätigt, die Bayern gehen bei den GT3-Rennen mit Nick Catsburg, Jake Dennis, Connor de Phillippi, Stef Dusseldorp, John Edwards, Philipp Eng, Augusto Farfus, Timo Glock, Daniel Harper, Max Hesse, Erik Johansson, Jens Klingmann, Alex Sims, Jesse Krohn, Bruno Spengler, Sheldon van der Linde, Neil Verhagen, Marco Wittmann und Nick Yelloly an den Start.

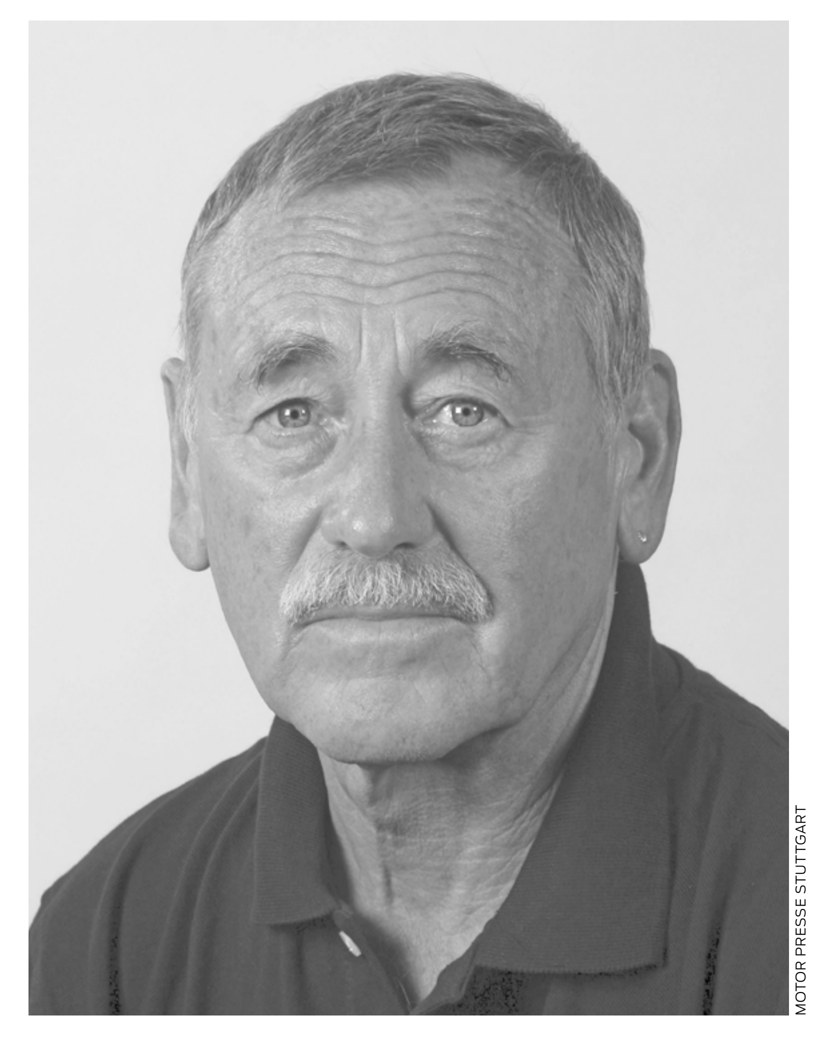
LAMBO: NEUER PRÄSIDENT

Am vergangenen Dienstag hat Lamborghini die Ernennung von Maurizio Reggiani zum Präsidenten für den Bereich Motorsport verkündet. Diese Stelle wurde neu geschaffen, offenbar um Reggiani nach seiner überraschenden Entlassung als Chief Technical Officer der Lamborghini S.p.A. eine neue Aufgabe zu geben. Reggiani war seit 2006 für die Produktpalette von Lamborghini verantwortlich. Neben dem Engagement im globalen GT3-Sport will Lamborghini ab 2024 auch in der neuen Prototypenklasse LMDh an den Start gehen. Die Italiener nutzen dabei die von Porsche entwickelte Plattform, die zusammen mit Multimatic entwickelt wurde,



ZURLINDEN ZU MULTIMATIC

Im Dezember hatte der bisherige Leiter Werkssport bei Porsche, Pascal Zurlinden, den Büttel hingeworfen. Lange Zeit sah es so aus, als würde der Elsässer in die Produktentwicklung bei Porsche wechseln – bis letzte Woche seine Ernennung als Chefingenieur bei der Multimatic-Sportabteilung MSVO bekannt wurde. Pikant: Zurlinden war verantwortlich für den Kooperationsdeal zwischen Porsche und Multimatic in der neuen LMDh-Klasse. Multimatic liefert die Chassis für die LMDh-Porsche – und damit auch für Audi und perspektivisch wohl auch für Lamborghini. Der ehemalige Auftraggeber wird damit jetzt zum Auftragnehmer für das Porsche-LMDh-Projekt.



MOTOR PRESSE STUTTGART

Servus Pug

Der Motorsportjournalist und MSa-Mitstreiter Yörn Pugmeister – Spitzname Pug – ist im Alter von 81 Jahren gestorben. Nachruf.

Von: **Marcus Schurig**

Für die Rastlosen ist das Altern die größte Strafe im Leben. Der Motorsportjournalist Yörn Pugmeister war sein ganzes Leben lang nur auf Jück, wie ein Fliehender reihte er ein Ziel ans nächste. Als er vor zwei Jahren wegen einer heimtückischen Neurodegeneration erst das Raumgefühl einbüßte und dann Lähmungserscheinungen im rechten und später im linken Arm erlitt, sprach er mit einer wegwerfenden Handbewegung von einem jämmerlichen Dasein. Am 8. Januar verstarb Yörn Pugmeister im Alter von 81 Jahren nach einem Treppensturz.

Der gebürtige Berliner hatte eine lange Karriere: Von 1971 bis Ende 1978 leitete er die Geschicke von sport auto als Chefredakteur, gleichzeitig berichtete er von der Formel 1. Danach verantwortete er bei der Motor Presse Stuttgart viele Jahre das Auslandsgeschäft. Nach einem kurzen Stint als Kommunikationschef bei Porsche und einer hurtigen Weltumsegelung kehrte er zu seinen journalistischen Wurzeln zurück und berichtete für Motorsport aktuell von Sportwagenrennen und Rallye-Events.

Kaum ein anderer Journalistenkollege dürfte mehr gesehen und erlebt haben als Pugmeister, den wir alle nur Pug riefen. In den 70er- und 80er-Jahren tingelte er mit dem F1-Zirkus um die Welt. „Das war die schönste Zeit meines Lebens“, sagte Pug immer wieder. In den 90er-Jahren verschob sich der Fokus auf die Bereiche Langstrecke, Rallye sowie Offroad. Sechs Mal startete er selber bei der Rallye Dakar, über zwei Jahrzehnte war die Rallye in Nordafrika sein zweites Zuhause.

Der Journalist Pugmeister verstand sich als Geschichtenerzähler. Faktenhuberei war nicht sein Ding, er legte Wert auf das große Bild, das er mit wenigen Pinselstrichen gekonnt zu zeichnen verstand. Wehe dem, der es wagte, ihm die dafür notwendigen Informationen vorzuenthalten. Wie 1999, als die Mercedes CLR in Le Mans zu Segelflugzeugen mutierten und Mercedes versuchte, die Journalistenmeute mit Drohungen von der Wahrheit fernzuhalten, also von den Aero-Mängeln oder dem nervös pumpenden Fahrwerk. „Wer so etwas behauptet, kriegt einen Prozess an den Hals“, sagte der oberste Pressemanipulator von Daimler. „Was Wahrheit ist, weiß nur Mercedes.“

Da war er bei Pugmeister an der richtigen Adresse – der wetzte sofort das Messer, als einer der wenigen deutschen Pressevertreter. Süffisant berichtete Pugmeister, wie bei Mercedes nach dem Horrorunfall in der Glaspalast-Hospitality bis zum frühen Morgen mit viel Inbrunst Weißbier gezecht wurde – so, als hätte man das Rennen gewonnen.

Der Fabulator Pugmeister verstand es, mit wenigen Worten endgültige Urteile zu fällen. In den 90er-Jahren kommentierte er in Motorsport aktuell die prinzipiell flauen Formel-1-Übertragungen von RTL mit der unvergessenen Überschrift „Wasser-Suppe mit Mass-Klößchen“.

Pugmeister sah sich als freischaffender Künstler, der die Welt für die Daheimgebliebenen dechiffrierte. Oder der einfach die Welt für sich selber eroberte. Von 1993 bis 1995 erfüllte sich Pug einen lang gehegten Lebenstraum: Mit einem Zweimaster war er zwei Jahre lang als Solist im Pazifischen und Indischen Ozean unterwegs. Seine Frau Kathrin, mit der er über 50 Jahre verheiratet war, schaute alle paar Monate mal nach dem Rechten.

Die Wüste und das Meer waren seine großen privaten Leidenschaften, wie eine Anekdote aus dem Oktober 2021 belegt: Da tauften Pugmeister und seine Frau in Bremen ein neues Seenot-Rettungsboot – auf den Namen PUG. Der hatte den Kauf des Seenotretters mit einer großzügigen Spende ermöglicht.

Pug hatte noch eine dritte Leidenschaft: Porsche. Seit 1972 fuhr er privat nie etwas anderes als Porsche. Das war seine Marke. Ein Jahr arbeitete Pugmeister sogar für Porsche, als Kommunikationschef. Doch Pug war Pug: Er hielt den damaligen Porsche-Chef für einen „Trottel“ und verließ das Unternehmen nach nur einem Jahr.

Seine vierte Leidenschaft: das Französische. Pug parlierte fließend auf Französisch und spielte diese Karte 30 Jahre in Le Mans perfekt aus. Pug kannte den Rennarzt, Pug kannte den Leiter der Streckensicherung und den Postenchef in Tertre Rouge. Das bedeutete: Er wusste alles, auch das, was Journalisten nicht wissen sollten. Zum Beispiel, dass 1999 ein Mercedes CLR schon am Donnerstag abgehoben hatte.

Der rastlose Welteroberer Yörn Pugmeister hat den Hafen des Lebens verlassen – und die größte Strafe des Lebens, das Altern, hinter sich gelassen. ■



MOTOR PRESSE STUTTGART

Yörn Pugmeister im Interview mit F1-Star Lauda



MOTOR PRESSE STUTTGART

Die Rallye Dakar war für Pugmeister ein Heimspiel



MOTOR PRESSE STUTTGART

Gut 30 Mal berichtete Pugmeister aus Le Mans

Auftakt nach Über

Was für ein Einstand: Die neuen Hybrid-Autos sind spektakulär, Ford ist zurück im Spiel, und die zwei größten Drifter der Geschichte liefern sich eine denkwürdige Schlacht bis zum letzten Meter. Das 90. Jubiläum der Rallye Monte Carlo wird aus mehreren Gründen in die Geschichte eingehen.

Von: **Markus Stier**

Die Erleichterung ist mit Händen zu greifen. Als die zwei Nachtprüfungen des Donnerstags und der Freitagmorgen überstanden sind, liegt die Ausfallquote der Werksteams bei null. Was gab es für Unkenrufe über die Hybridtechnik, was für finstere Prognosen, und dann löste sich alles in Wohlgefallen auf. Zum Auftakt der neuen Rally1-Ära strandete nicht ein Auto wegen des E-Antriebs.

Regelmäßiger Reset

Das heißt nicht, das alles rundlief. Diverse Fahrer klagten zeitweilig über Ausfälle der 136 PS starken Hybrideinheit, aber die Probleme ließen sich mit einem einfachen Reset heben. Über die Ursachen herrscht Rätselraten. Irgendwas mit der Software, vermuten die Ingenieure. Die Erwartungshaltung war gering. Der Veranstalter ließ sich von den Herstellern breitschlagen, kurzfristig einen eigentlich nicht geplanten Shakedown einzubauen. Entgegen sonstiger Gepflogenheiten waren bei den fern des Serviceparks geplanten mittäglichen Reifenwechselzonen Mechaniker als Hilfskräfte erlaubt.

Die Stewards waren angewiesen, Milde walten zu lassen. Als Sébastien Ogier schon auf der Startrampe vor dem Casino mit bellendem Vierzylinder gegen das elektrische Protokoll verstieß, sprach man den achtmaligen Monte-Sieger umgehend frei. Das Interview auf der Showbühne hatte so lange gedauert, dass er das Startprozedere für den E-Antrieb nicht mehr rechtzeitig durchführen konnte. Als Thierry Neuville am Freitagabend mit Turboflamme in den Servicepark einrollte, sprachen die Sportkommissare lediglich eine Rüge aus. Weil Ott Tänaks Beifahrer Martin Järveoja an gleicher Zeitkontrolle FIA-Technikchef Jerome Toquet noch vor dem Zünden des Verbrenners auf ein Problem beim Batterie-Anwerfen hinwies, durften die Esten ohne Murren den Starterknopf für den Motor drücken. Das hoch aggressive Benzin, eine vom Spezialisten P1 gelieferte Mischung aus Bio-Abfällen und Synthetik-Sprit, war zwar durchaus ein Gesprächsthema bei den Werksteams, führte aber zu keinen bekannten Schäden.



Mit 47 Jahren, 11 Monaten und 3 Tagen hat Sébastien Loeb den Schweden Björn Waldegaard (46, Safari 1990) als ältesten WM-Laufsieger abgelöst.

Die von den Fahrern geführte Klage, die neuen Autos seien zu schwer und zu träge, mochten schon nach dem Ritt über den Col de Turini am Donnerstagabend nur diejenigen unterschreiben, die ihre Sportgeräte nicht ausreichend vorbereitet und abgestimmt hatten. Die Toyota-Truppe beklagte nerviges Untersteuern, was aus dem Wegfall des nun verbotenen aktiven Mitteldifferenzials und dem im Vergleich zum WRC-Yaris längeren Radstand des Rally1-Toyotas resultiert.



ROESELER

Riesenüberraschung: Rekordweltmeister Sébastien Loeb holt mit knapp 48 Jahren seinen 80. WM-Sieg

Am lautesten jammerte Kalle Rovanperä, der nach zwei WM-Siegen im Vorjahr mit hohen Erwartungen angereist war und ziemlich unsanft auf den Boden geholt wurde. Mancher unkte, Finnlands Wunderknabe liege nach der ersten Nacht immerhin auf Rang 2 im WRC2-Feld. Toyota-Teamchef Jari-Matti Latvala wies darauf hin, dass man die neuen Autos eben nicht mit den Abstimmungswerten der Vorgänger betreiben könne. Rovanperä bastelte zwei Tage am Setup, dann war er wieder in der Spur. Ein Rückstand von 2.16 Minuten ist bei einer Monte gar nicht mal dramatisch, Rang 4 kann sich nach dem verwachsten Beginn sehen lassen. Von allen Titelkombattanten reist er als Tabellenbester nach Schweden.

Mit gebremstem Schaum

Abgesehen von den zwei Männern, die mit 17 WM-Titeln und 15 Monte-Carlo-Siegen angereist waren und die Schlagzeilen des Wochenendes bestimmten, musste sich Rovanperä nur Craig Breen im Ford geschlagen geben. Der Ire klagte anfangs etwas von fehlender Fahrpraxis und mangelndem Selbstvertrauen, aber er, der fortan das M-Sport-Team anführen soll, näherte sich der Aufgabe mit der richtigen Einstellung: Demut. „Ich fahre bloß mit 70 Prozent“, sagte er am Freitag und lobte seinen Ford Puma in den höchsten Tönen: „Das Auto hat so viel Potenzial.“ Breen steigerte sich langsam, aber stetig. „Das hier ist die Monte“, hämmerte ihm Teameigner Malcolm Wilson ein. „Hier passiert so viel. Wenn du sauber durchfährst, hast du die Chance, auf dem Podium zu stehen.“ Wilson behielt recht, wenn auch ungern.

Denn neben Superheld Loeb, der sich den Wüstensand der Dakar wie nichts aus dem Anzug schüttelte, war der schnellste Ford-Fahrer anfangs Adrien Fourmaux. Aufgegeilt von seinen 530 Hybrid-PS und noch mehr von seinen anfänglichen Zeiten, flog der 26-jährige Franzose schon am Freitagvormittag nach Handstützüberschlag mit halber Schraube über eine Leitplanke in einen zehn Meter tiefen Abgrund. Abgesehen vom Ärger von Wilson und den drohenden Überstunden für die Mechaniker war der fürchterliche Abgang Werbung für die neuen Autos. Heck und Front des Puma sind komplett zerstört, aber die Fahrgastzelle des neuen Rohrrahmen-Chassis blieb nahezu unversehrt. Gleiches gilt für die Hybrid-Einheit.

Die Befürchtungen, niemand außer ausgebildeten Hochvolt-Technikern könne die neuen Boliden mehr anfassen, blieben unbegründet. Segelte irgendwer ins Aus, sprangen die Fans wie eh und je herbei, um zu schieben und zu ziehen. Am Samstag rutschten gleich vier Fahrer ins Aus. Sie alle wurden wieder flottgemacht. Erstaunlicherweise auch Elfyn Evans, der diese Rallye durchaus hätte gewinnen können. Auch der Waliser schaffte es, sich seinen Yaris innerhalb von zwei Tagen untertan zu machen, gerade als er die heikelsten Kilometer der Rallye hinter sich hatte und laut Zwischenzeit nach der Führung griff, verbremste sich der Vize-Weltmeister auf trockener Piste. „Das darf mir an einer solchen Stelle nicht passieren“, sagte er selbstkritisch.

Der Toyota hing rücklings an einer steilen Böschung fest und wäre sicher in wenigen Minuten zu befreien gewesen, aber die energischen Streckenposten ließen die Fans nicht heran. Erst als die Prüfung neutralisiert wurde, durften sie den Havarierten hochziehen. Kurios: Der wegen ihm verordnete Abbruch sorgte dafür, dass Evans im Rennen blieb und wenigstens vier Powerstage-Punkte holte.

Rennen gegen die Uhr

Bei Hyundai war man schon froh, dass alles gerade noch rechtzeitig fertig geworden ist, von der neuen zweistöckigen Hospitality bis zu den drei Einsatzautos. Die aber sind noch echte Baustellen. Tänak hatte Probleme mit dem Antilag-System, die Hydraulik leckt, damit funktioniert die Handbremse nicht. „Es ist eine lange Liste“, sagte der Este am Donnerstag. Die Hybrideinheit fiel bei Tänak zwei Mal aus.

„Ich habe mich beim Fahren noch nie so gefürchtet“, klagte Thierry Neuville, der auf Platz 4 trotzdem keine schlechte Figur machte. Der Monte-Carlo-Sieger von 2020 schraubte seine Dämpfer und Stabis immer mehr zu und machte das Auto härter und härter, um mehr Berechenbarkeit und weniger Untersteuern ins Chassis zu bringen.

„Das war’s“, sagte er am Samstagmorgen. Ein Stoßdämpfer war kollabiert. Weil wie schon am Freitag beim provisorischen Service in den Bergen nur mit Bordmitteln repariert werden durfte, zurrt er das vorn rechts nur noch von der Feder gedämpfte Federbein mit Spanngurten und Kabelbindern so gut es ging fest. Der Dämpfer bahnte sich am Nachmittag sogar den Weg durch die Motorhaube, aber der auch als Schrauber talentierte Belgier kam ins Etappenziel, fuhr am Sonntag die erste Bestzeit mit dem neuen i20 und wurde immerhin Sechster. Es war kein versöhnliches Ende, weniger wegen des Resultats als mehr wegen des Teamkollegen.

Oliver Solberg hatte Mühe, die Hybrideinheit richtig zu nutzen, und rollte nach eigener Aussage nur noch herum, um Kilometer und Erfahrung zu sammeln. Schwerer wog der Umstand, dass sich durch irgendeine Undichtigkeit im Abgastrakt ständig giftige Gase den Weg ins Cockpit bahnten. „Uns tränen die Augen“, stöhnte Solberg. Auf der zweiten Etappe rutschte der Norweger beduselt eine Böschung hinunter. Zum Glück fing Unterholz den i20 ab. Solberg schaffte es mit Abschleppseil und zwei Dutzend requirierten Fans wie Evans das Auto wieder flottzumachen, ▷


M-SPORT

Welcome back: M-Sport beendet dank Loeb eine drei Jahre und drei Monate dauernde Durststrecke



ROESELER

Auto ungedämpft, Hoffnung gedämpft: Neuville mühte sich für Platz 6 ab



ROESELER



Statt Angasen Abgase: Oliver Solberg gab wegen Unwohlsein auf

Alles gegeben: Loeb war bärenstark, Sébastien Ogier war noch stärker, nur fehlte dieses Mal das Glück

nur um am Sonntagmorgen nach der ersten von vier finalen Prüfungen aufzugeben – zum Missfallen von Neuville: „Wir haben alle zu hart gekämpft, um dann einfach so aufzugeben. Es hätte sicher eine Lösung gegeben.“

Durch das Punktesystem, das alle nicht für die Markenwertung eingeschriebenen Teilnehmer annulliert, wäre der auf Rang 44 geführte Solberg tatsächlich als Achter gewertet worden. Viel schwerer in der Malus-Rechnung wiegt aber der Ausrutscher von Ott Tänak. Weil die Bleuen schon am Freitag als Vierter und Fünfter den Anschluss an die Spitze verloren hatten, entschieden sich die beiden Topfahrer zusammen mit Interims-Teamchef Julien Monzet, in Sachen Taktik aufs Ganze zu gehen. Auf der nordwestlichsten Prüfung der gesamten Rallye fanden sich südlich von Gap auf den knapp 21 Kilometern von Saint-Geniez nach Thoard auf einer frühen Bergaufpassage bei einer der trockensten Monte-Ausgaben aller Zeiten die einzigen fünf Kilometer Eis und Schnee. Während alle anderen Teams zumindest zwei überkreuz montierte Winter- oder Spikereifen aufschnallen, gingen die Hyundai-Piloten mit Trockenreifen an den Start und spekulierten, dass sich eine verlorene halbe Minute im Schnee durch 15 Kilometer Husarenritt über den trockenen Rest locker kompensieren ließe.

Die Taktik konnte indes nur aufgehen, wenn die Akteure die Rutschpartie fehlerlos überstünden. Neuville strauchelte in einer steilen Kehre, Tänak knallte in der letzten glatten Kurve in eine Böschung. Der Kühler war hin, ein Reifen platt. Weil er zuvor bereits einen Reifenschaden kassiert hatte, konnte er sich den Ausfallgrund aussuchen: wie schon im Vorjahr mit nur drei intakten Rädern aus dem Verkehr gezogen zu werden oder mit dem überhitzten Motor auszuscheiden. Weil Letzterer einen Knacks hatte, trat Tänak zur letzten Etappe nicht mehr an. „Es war ein Fehler“, gesteht Julien Monzet rückblickend, verteidigt sich aber: „Andere haben das Gleiche getan, sind aber nicht so hart bestraft worden wie wir.“

Tatsächlich ist es der Rekordweltmeister, der am Nachmittag auf derselben Prüfung die gleiche Entscheidung traf. Weil seine Eisspione von Tauwetter berichteten, entschloss sich Loeb zu zocken und ließ die zwei Spikereifen im Kofferraum. „Ich habe nur einen Fehler gemacht: Ich bin mit meinen Slicks auf dem Weg zur Zeitkontrolle an Ogier vorbeigefahren“, sagt Loeb. Der Rivale hatte schon mit irgendeiner derartigen Aktion gerechnet, sprang mit seinem neuen Beifahrer Benjamin Veillas aus dem Toyota und tauschte seine Schneereifen eiligst gegen Trockenpneus aus. Haarscharf schaffte es das Duo noch pünktlich zur Zeitkontrolle.

Angst stecken zu bleiben hatte keiner der Kombattanten. „So was haben wir schon oft gemacht, und mit dem Allrad kommst du schon irgendwie da durch“, sagte Ogier. Das Geeier auf den glatten Kilometern gelang ihm tatsächlich besser als Loeb. Zuvor hatte Ogier mit Mühe 5,4 Sekunden Vorsprung herausgefahren, danach waren es 21.1 Sekunden.



Nach Michèle Petit (1973) und Fabrizia Pons (1997) ist Isabelle Galmiche erst die dritte Frau mit einem Monte-Sieg.

Doppelfehler

Was wie ein Husarenstück aussah, war in Wahrheit ein mitentscheidender Fehler. Denn die Reifenwahl war falsch. Die Bestzeit in Thoard ließ sich nicht Ogier notieren, sondern Teamkollege Kalle Rovanperä. Der war am Morgen an gleicher Stelle fast identisch wie Ogier bereift knapp



ROESELER

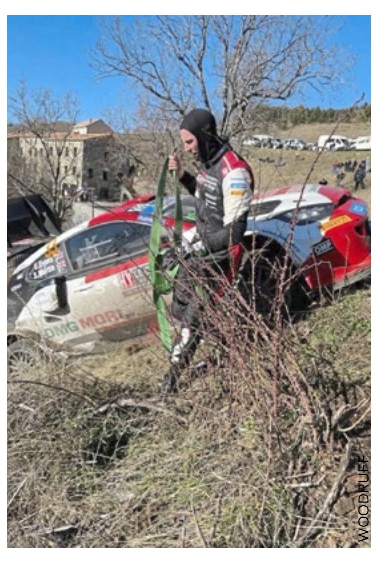

KUHN

Vorn und hinten pfui, dazwischen hui: Fourmaux’ Puma-Wrack



MSPORT


Bester Nicht-Seb: Craig Breen


WOODRUFF

Einziger Seb-Gegner: Evans im Aus

fünf Sekunden langsamer als der Franzose, nun ist er fünf Sekunden schneller gewesen. Rein mathematisch betrachtet, hätte Ogier also noch etwa zehn Sekunden mehr herausfahren und Loeb jede Hoffnung nehmen können.

Und er hätte die Chance gehabt, selbst den Reifenschaden auf der vorletzten Prüfung zu kompensieren, der ihn eine runde halbe Minute kostete. Aus fast 25 Sekunden Vorsprung wurden so vor dem Finale 9,5 Sekunden Rückstand. Loeb griff zwar zum Auftakt am Sonntag noch einmal an und fuhr Bestzeit, holte aber dabei nur 1,1 Sekunden heraus. „Nicht viel“, sagt er im Ziel der Prüfung enttäuscht.

Der Elsässer plante danach keinen Angriff mehr, Rang 2 war schon deutlich mehr, als er erwartet hatte. Erst Ogiers Reifenschaden weckte erneut seinen Kampfgeist. Ogier war bereit, auf den letzten 15 Kilometern hinunter nach Entrevaux alles zu riskieren, aber ein seltsames Räuspern im Motor irritierte ihn beim Start. Der Yaris rollte einen Hauch zu früh los, Ogier kassierte eine Zehn-Sekunden-Strafe wegen Frühstarts, von der weder er noch der nach ihm startende Loeb zu diesem Zeitpunkt wussten. Loeb staunte, dass ihm Ogier neun Sekunden abgenommen hatte, aber auch ohne die Strafe hätte er gewonnen – um 0,5 Sekunden.

Bei der abschließenden Pressekonferenz kam natürlich die Frage auf, ob und wann sich das Duell der Super-Champions wiederholen könnte. Ogier will im Februar seine Sportwagen-Pläne und damit sein Rallye-Programm bekannt geben. Malcolm Wilson hatte nach der Siegerehrung nur wenig Zeit, die Wiederauferstehung seiner Ford-Mannschaft zu feiern. Er muss nun nach Geld suchen, um seinen Edel-Joker Loeb noch weitere Male ziehen zu können. Die logische Wahl wäre Portugal mit einem Startplatz schön weit hinten und damit auf Schotter bestmöglichen Siegchancen. In Portugal wird ziemlich sicher auch Ogier wieder antreten. ■

RALLYE MONTE CARLO (20.–23. JANUAR 2022)

17 Wertungsprüfungen über 296,03 Kilometer

1.	Loeb/Galmiche (F/F)	Ford Puma Rally1	3:00.32,8 h
2.	Ogier/Veillas (F/F)	Toyota Yaris Rally1	+10,5 s
3.	Breen/Nagle (IRL/IRL)	Ford Puma Rally1	+1.39,8 min
4.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota Yaris Rally1	+2.16,2 min
5.	Greensmith/Andersson (GB/S)	Ford Puma Rally1	+6.33,4 min
6.	Neuville/Wydaeghe (B/B)	Hyundai i20 Rally1	+7.42,6 min
7.	Mikkelsen/Eriksen (N/N)	Skoda Fabia Evo Rally2	+11.33,8 min
8.	Katsuta/Johnston (J/IRL)	Toyota Yaris Rally1	+12.24,7 min
9.	Cais/Tesínský (CZ/CZ)	Ford Fiesta MkII Rally2	+12.29,2 min
10.	Gryazin/Aleksandrov (RUS/RUS)	Skoda Fabia Evo Rally2	+13.41,3 min

Bestzeiten: Loeb 6, Ogier 5, Rovanperä 3, Greensmith 1, Evans 1, Neuville 1

WM-STAND FAHRER

1.	Sébastien Loeb	27 Punkte
2.	Sébastien Ogier	19
3.	Kalle Rovanperä	17
4.	Craig Breen	15
5.	Thierry Neuville	11
6.	Gus Greensmith	10
7.	Andreas Mikkelsen	6
8.	Takamoto Katsuta	4
9.	Elfyn Evans	4
10.	Erik Cais	2


RED BULL

2. Monte-Start, 1. Sieg: Galmiche

WM-STAND MARKEN

1.	M-Sport-Ford	42 Punkte
2.	Toyota	39
3.	Hyundai	13
4.	Toyota II	8

Andreas Mikkelsen holte dank kontrollierter Offensive im Skoda den Sieg

Operation Titelverteidigung

ROESELER

Die heimischen Citroën-Fahrer Eric Camilli, Stéphane Lefebvre und Yohan Rossel gaben vom Start weg das Tempo vor und standen am Ende mit leeren Händen da. Titelverteidiger Andreas Mikkelsen und Youngster Erik Cais machten es besser und wurden belohnt.

Von: **Reiner Kuhn**

Schon vor den beiden Auftakt-Prüfungen in der Donnerstagnacht liegen die Nerven in der zweiten Liga blank. Denn anders als die acht nicht in die WRC2 eingeschriebenen Teams müssen die zwanzig Klassenkollegen mit Prioritäts-Status ihre Rally2-Turbo-Allradler mit dem neuen fossilfreien Bio-Sprit von WM-Partner P1 betanken. Doch im Lager von Citroën, Ford, Hyundai und Skoda geht gleichermaßen die Angst um.

Das aggressive Gemisch macht den Motoren so sehr zu schaffen, dass die Teams bei jedem Service das mit Benzin versetzte Motoröl tauschen müssen, um einen möglichen Motoren-Exitus zu verhindern. Bei Marco Bulacia scheinen die Maßnahmen nicht gewirkt zu haben. Nach der zwölften Prüfung muss der drittplatzierte Skoda-Youngster seinen Fabia mit plötzlichem Leistungsverlust abstellen. Ob der Motorschaden vom nachhaltigen Einheits-Benzin herrührt, soll nun eine genaue Analyse ergeben.

Eine Prüfung früher ist Stéphane Lefebvre raus. Gebeutelt von einer 30-Minuten-Zeitstrafe (WP 8) geht der Ex-Werksfahrer volles Risiko und reißt dabei seinem Citroën C2 ein Rad aus. Noch früher hat sein nach zwei frühen Bestzeiten bis zur vierten Prüfung führender Markenkollege Eric Camilli Dienstschluss. Zwar humpelt er nach einem Mauer-Treffer mit seinem waidwunden Auto noch aus der Prüfung heraus, alle Reparaturversuche am Straßenrand scheitern jedoch. Dem nicht genug, verzichtet Camillis Team auf den möglichen Restart. Für Markengefährte Yohan Rossel läuft es nur bedingt besser. Nach WP 12 liegt der WRC3-Champion 22 Sekunden hinter dem seit Camillis Ausrutscher führenden Andreas Mikkelsen auf Rang 2. Eine Prüfung später rutscht auch er von der Strecke und verliert eine Minute und zwei Plätze, zwei weitere Prüfungen später sinkt er nach einem Plattfuß gar auf Klassenrang 6 ab.

Titelverteidiger Mikkelsen kontrolliert derweil Tempo und Gegner. Liegt er am frühen Sonntagmorgen 22 Sekunden vor dem konstant schnellen Ford-Youngster Erik Cais, baut der Norweger in Skoda-Diensten seinen Vorsprung bis ins Ziel auf 55 Sekunden auf den 22-jährigen Tschechen aus. Dahinter kämpfen Grégoire Munster und Nikolay Gryazin um den verbleibenden Podiumsplatz. Ein Reifenschaden am Hyundai von Munster bringt die Vorentscheidung. Nach dreitägiger Aufholjagd darf sich Skoda-Fahrer Gryazin über den verbleibenden Podiumsplatz hinter dem souveränen Auftaktsieger und Skoda-Markenkollege Mikkelsen sowie dem Überraschungs-Zweiten Cais freuen. Letzterer wird erst wieder in Kroatien am Start stehen. Noch länger wartet Teemu Suninen: Mit intensiven Testfahrten soll der Finne den im Vorjahr vorgestellten Hyundai i20 Rally2 nach vorne bringen, bevor er beim vierten Lauf in Portugal ins WRC2-Geschehen eingreift. ■

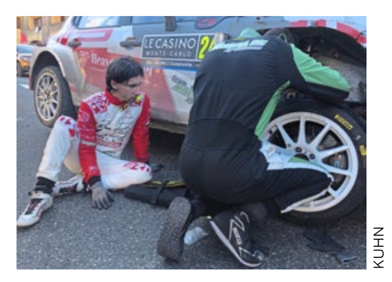


Trotz vier verschiedener Marken auf den ersten fünf WRC2-Plätzen beim WM-Auftakt durften der amtierende Champion Andreas Mikkelsen und seine Skoda-Markenkollegen den WM-Titel unter sich ausmachen.



ROESELER

Cais: Fehlerfrei auf Platz 2



KUHN

Camilli: Erst Führung, dann Rad ab

WRC2/MONTE CARLO

1.	Mikkelsen/Eriksen (N/N) Skoda Fabia Rally2	in 3:12.06,6 h
2.	Cais/Tesinsky (CZ/CZ)* Ford Fiesta Rally2	+ 55,4 s
3.	Gryazin/Aleksandrov (RUS/RUS)* Skoda Fabia Rally2	+ 2.07,5 min
4.	Johnston/Kihurani (USA/USA) Citroën C3 Rally2	+ 3.08,7 min
5.	Munster/Louka (LUX/B)* Hyundai i20 Rally2	+ 3.14,2 min

* Juniorenwertung

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 1

1. Andreas Mikkelsen (N)	26 Punkte
2. Erik Cais (CZ)	18 Punkte
3. Nikolay Gryazin (RUS)	15 Punkte

Ein Blick in die Klassen der Rallye Monte Carlo

Delecour im R-GT „nur“ Dritter

Während Junioren-Weltmeister Pajari die WRC3 gewinnt, muss WM-Routinier Delecour in der R-GT-Klasse zwei Alpine-Kollegen den Vortritt lassen.

Von: **Reiner Kuhn**

In der mit nur vier Teilnehmern am schwächsten besetzten Klasse WRC3 ging es beim WM-Auftakt am engsten zu: Nach zehn von 17 Wertungsprüfungen konnten Jan Cerny und Sami Pajari in ihren Ford Fiesta Rally3 jeweils fünf Bestzeiten markieren, der Tscheche führte 2,9 Sekunden vor dem amtierenden Junioren-Weltmeister.

Danach forcierte der 21-jährige Finne das Tempo, zog zwei Prüfungen später am zehn Jahre älteren Konkurrenten vorbei und baute seinen Vorsprung bis zur Powerstage auf über eine halbe Minute aus.

Cerny setzte zum Konter an, nahm Pajari auf den finalen 14 Kilometern satte 25 Sekunden ab und musste sich im Ziel dennoch mit 7,6 Sekunden Rückstand geschlagen geben. Knapp 20 Minuten dahinter enterte Enrico Brazzoli als WRC3-Dritter und Klassenletzter das Podium.

Astier ohne Gegner

Trotz kniffliger Reifenwahl und Traktionsproblemen auf den vereisten Passagen setzten sich die Vertreter der R-GT-Klasse eindrucksvoll in Szene. Sieben der acht gestarteten Hecktriebler durften mit den besten 50 Teams die vier finalen Sonntagsprüfungen unter die Räder nehmen. Die Messe bei den Hecktrieblern war zu diesem Zeitpunkt allerdings längst gelesen. Nach sieben Bestzeiten in Folge führte Raphael Astier zur Halbzeit mit einer guten Minute vor Emanuel Guigou. WM-Routinier François Delecour lag schon zwei Minuten zurück, als er durch einen Reifenwechsel in WP 8 weitere vier Minuten kassierte. Bis ins Ziel wechselten sich die drei französischen Alpine-Markenkollegen zwar mit den Bestzeiten ab, an den Zeitabständen änderte sich aber nichts mehr. Astier gewann die R-GT-Klasse vor Guigou und Delecour und ließ als Gesamt-15. im Ziel zahlreiche Rally2-Piloten, darunter Ex-Werkspilot Freddy Loix (24.), hinter sich. ■



ROESELER

Vier Bestzeiten und Klassenrang 3: Delecour in der Alpine A110 R-GT

Neue Sicherheit in der Rallye-WM

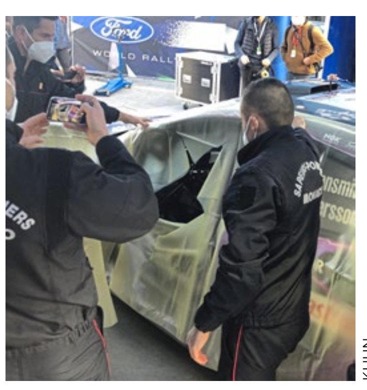
An jeder WP ein „E-Safety“-Team

Premiere im Hintergrund. Für die elektrifizierten Rally1-Autos führte die FIA in der Rallye-WM ein neues Sicherheitskonzept ein.

Von: **Reiner Kuhn**

In Sachen Sicherheit sind die Anforderungen im Rallyesport besonders hoch, denn anders als auf der Rundstrecke kommen die Zuschauer den Wettbewerbsautos nicht nur auf den Verbindungsetappen nahe. Ergo schickte FIA-Sicherheitsdirektor Tim Malyon mit Projekt-Ingenieur Yvan Devigne und dem E-Sicherheits-Delegierten David Ryan zwei seiner Experten zur Rallye Monte Carlo. Gemeinsam schulten sie vor Ort noch einmal die lokalen Mitarbeiter des Veranstalters. Ab sofort steht an jeder Wertungsprüfung ein speziell ausgerüstetes E-Sicherheitsteam bereit.

Ryan, zuvor in der Formel E sowie der im Vorjahr ebenfalls vollelektrischen Rallycross-Serie RX2 aktiv, verfolgt den WM-Lauf derweil aus der Rallye-Leitzentrale.


KUHN

Nichtleitende Isolierfolie im Einsatz

Von dort dirigiert der 57-jährige Brite im Falle eines Falles das jeweilige Sicherheitsteam zum Unfallauto.

Der Ernstfall ließ nicht lange auf sich warten. Als Adrien Fourmaux seinen Ford Puma Rally1 auf WP3 von der Strecke warf, war Ryan in Echtzeit an Bildschirm und Computer dabei, beorderte das bereitstehende Einsatzteam zum Unfallort und konnte diesem schon auf dem Weg dahin Entwarnung geben. Alle Sicherheitssysteme, insbesondere des Hochvolt-Systems funktionierten tadellos. Fourmaux und sein Beifahrer Alexandre Coria konnten das Wrack selbstständig verlassen, und die Warnsysteme für die Streckenposten und Zuschauer zeigten zu jedem Zeitpunkt den korrekten Zustand des Fahrzeuges an. ■

KOMMENTAR

EINFACH ELEKTRISIEREND!

Was für ein Auftakt zur 50. WM-Saison. Befreit von irgendwelchen Titel-Strategien duellieren sich die beiden Super-Sébs Loeb und Ogier vor der versammelten Weltelite um den geschichtsträchtigen Sieg bei der 90. Rallye Monte Carlo. Dass die Entscheidung erst auf den letzten Metern und aufgrund eines Plattfußes zugunsten des 47-jährigen Rekord-Weltmeisters Loeb bei seinem Debüt im M-Sport Ford über den neun Jahre jüngeren Ogier fiel, passt ins spektakuläre Bild und spricht für den Rallyesport.

Doch nicht nur sportlich begeisterte der Auftakt zur neuen Hybrid-Ära. Was wurde im Vorfeld des Saisonauftaktes nicht alles befürchtet. Die neue Fahrzeuggeneration sei ohne Mitteldifferenzial und Schaltwippen sowie dank simplerer Fahrwerks-Komponenten und reduzierter Aerodynamik langweiliger und langsamer als ihre WRC-Vorgänger. Von wegen! Die teilelektrifizierten Rally1-Boliden kommen weiter wild und spektakulär daher. Dem nicht genug, erfüllen sie allen Unkenrufen zum Trotz in Sachen Sicherheit einen nochmals höheren Standard.

Jeder der drei Hersteller musste bei den Testfahrten zur Saisonvorbereitung einen mehr oder weniger heftigen Unfall wegstecken. Beim offiziellen Wettbewerbsdebüt legte M-Sport-Werkspilot Adrien Fourmaux spektakulär nach, als er seinen Ford Puma Rally1 mit einem doppelten Rittberger über die Längsachse einen Abhang hinunterwarf. Dabei sorgten nicht nur das neue Rohrrahmenchassis und die verstärkten Schutzprotektoren für einen nochmals verbesserten Schutz der Crew. Auch alle Sicherheitssysteme der Hochvolt-Technik funktionierten bis hin zu den Warnlampen im jeweiligen Fahrzeugzustand perfekt. Gut so.



Reiner Kuhn
Redakteur

Monte-Debütant Marijan Griebel

Griebel glänzt im Opel

Starke Premiere: Bei seinem zehnten WM-Start stürmte Monte-Debütant Marijan Griebel als Klassenzweiter auf den 28. Gesamtrang.

Ab Samstagmorgen war Marijan Griebel nicht mehr zu halten. Bis auf eine markierte der 32-Jährige im Opel Corsa Rally4 fortan alle Klassen-Bestzeiten.

„Unsere Erwartungen wurden übertroffen", strahlte der amtierende deutsche Rallye-Meister. „Mehr war als Monte-Debütant gegen den Lokalhelden Anthony Fotia kaum drin. Vielleicht hätte ich zu Beginn etwas mehr riskieren sollen, aber wenn es dann schiefgeht, steht man doof da. Dann doch lieber so", berichtet der Pfälzer, der einen frühen Rückstand von über einer Minute nach einem Bestzeiten-Feuerwerk auf zwischenzeitlich nur noch 23 Sekunden eindampfte.

„Hintenraus hatte ich auf den teilweise stark vereisten Pisten zwei Aha-Momente und mich an der gleichen Stelle wie Tänak und Katsuta gedreht, einen Einschlag jedoch verhindert. Am Sonntag haben wir das Tempo zwar weiter hochgehalten, aber nichts mehr riskiert", resümiert Griebel und freut sich über Gesamtrang 28, nur einen Platz hinter Klassensieger Fotia. ■ RK



ULLMANN

Meist schnellster Fahrer in einem Fronttriebler: Griebel im Opel Corsa Rally4

AUS DEM SERVICEPARK

ZU HAUSE
Esapekka Lappi verpasste nach der WM-Präsentation in Salzburg auch die für die Zukunft wichtige Streckenbesichtigung beim weitreichend veränderten Saisonauftakt. Der Toyota-Werksfahrer, der in Schweden den Yaris Rally1 von Sébastien Ogier übernimmt, sitzt als Covid-Kontaktperson weiter zu Hause in Isolation.

ZU ENDE
Bevor die 90. Rallye Monte Carlo beim Zeremonienstart mit einer imposanten Lasershow vor dem Casino begann, bedankten sich die Werksfahrer und FIA-Offiziellen beim gemeinsamen Gruppenfoto bei Christian Tornatore mit einem kurzen „Merci Christian". Nach 25 Jahren beim veranstaltenden AC Monaco und 15 Jahren als Rallyeleiter des Klassikers tritt er zurück.

ZUARBEIT
Da Loebs langjähriger Eis-Spion Patrick Magaud seit vergangenem Jahr für Adrien Fourmaux arbeitet, passt nun Yoann Bonato die Streckennotizen für den Rekord-Weltmeister an. Ein Wechsel auch bei Elfyn Evans. Spionierte bisher Vater Gwyndaf die letzten Veränderungen aus, ist nun Ex-WM-Junior Guy Wilks Evans Mann des Vertrauens. An Wilks Seite agiert übrigens Daniel Barritt, bis vor kurzem Copilot von Takamoto Katsuta und zuvor Evans.

ZAUNGÄSTE
Unter anderen wollten sich Ex-Werkspilot Gilles Panizzi oder auch der frühere Mitsubishi-Einsatzleiter Masatoshi Teshima das Debüt der neuen Hybrid-Autos nicht entgehen lassen.

ZUVERSICHTLICH
Noch ist offen, ob Prada-Junior Lorenzo Bertelli wie geplant in Schweden den vierten Ford Puma Rally1 von Monte-Sieger Loeb übernehmen kann. Erst nach einer genauen Inspektion in den heimischen Hallen kann M-Sport Cheftechniker Chris Williams sagen, ob der Unfallwagen von Fourmaux rechtzeitig repariert werden kann. Zudem arbeitet M-Sport mit Hochdruck daran, bis Mitte Februar einen fünften Ford Puma Rally1 fertigzustellen. ■ RK

Erste Änderungen im WM-Kalender

„Es geht darum, schnell eine Lösung zu finden"

Kaum hat die 50. Rallye-WM-Saison begonnen, muss der WM-Promoter schon die erste Lücke schließen.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Hiobsbotschaft erreichte die WM-Szene kurz vor dem Saisonauftakt: Die Pläne, im August einen WM-Lauf in Nordirland durchzuführen, sind gescheitert. Erst zog der britische Verband und in Folge die nordirische Regierung ihre Unterstützung zurück. Jeglichen Rückhalts beraubt, musste Organisator Bobby Willis dann aufgeben. „Sosehr wir die Entscheidungen bedauern, wir müssen diese hinnehmen und nach vorne schauen", sagt Simon Larkin, beim WM-Promoter für Veranstaltungen und Kalenderplanung verantwortlich. Larkin stellt klar: „Der Kalender wird dennoch 13 WM-Läufe umfassen."

Auf Pole-Position für den vakanten Termin im Sommer steht erneut die Ypern-Rallye in Belgien. Die Krux: Nach längerer Suche hat der umtriebige Veranstalter Alain Penasse mit dem Schmierstoff-Hersteller Ardeca einen neuen Hauptsponsor gefunden und einen Dreijahresvertrag geschlossen. Die Rallye-WM ist derweil vertraglich an den Öl-Konkurrenten Wolf gebunden. „Jetzt geht es darum, schnell eine Lösung zu finden", so Penasse und Larkin, die sich in Monaco zusammensetzten.



ROESELER

Keine Alternative: Die WM-Asse kehren frühestens 2023 an die Mosel zurück

Eine kurzfristige Rückkehr der Rallye Deutschland ist trotz des traditionellen August-Termins mehr als unwahrscheinlich. Davon abgesehen, dass der ADAC aktuell auf eine WM-Bewerbung für 2023 hinarbeitet, wäre es in Deutschland auch ohne die aktuelle pandemische Lage nahezu unmöglich, solch eine Veranstaltung in fünf Monaten durch alle Behörden-Instanzen zu bringen.

Mögliche Alternativen hat der WM-Promoter deshalb im Osten ausgemacht. So könnte der polnische Verband willens und in der Lage sein, kurzfristig eine Asphaltrallye mit über 250 WP-Kilometern auf die Beine zu stellen. Möglich auch, dass der auf Sommer terminierte EM-Lauf rund um das tschechische Zlin zum WM-Lauf wird. Der Promoter ist seit dieser Saison schließlich der Gleiche. ■



MOTOR SPORT aktuell
Alleskönner
50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!
JET Gutschein
in Höhe von €30
JET
Schlauer ist das.
www.jet-tankstellen.de
FÜR SIE ZUR WAHL
JET
€ 30 JET-Gutschein
• Bequem shoppen und tanken
• Gilt deutschlandweit in allen JET-Stationen
• Wert: 30,– €
Ohne Zuzahlung
1022
MANNESMANN
MANNESMANN Steckschlüsselsatz
• 130-teiliger Steckschlüsselsat
• Aus Chrom-Vanadium-Stahl
• Mit praktischem Tragekoffer
Zuzahlung: 1,– €*
1082
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302


Beim Ablauf der Boxenstopps soll es 2022 fairer zugehen als bisher

DTM

Die neuen Regeln

Das zweite Jahr der DTM mit GT3-Autos wird von einigen Regeländerungen begleitet. Unter anderem gibt es ein Stallorder-Verbot wie in alten Zeiten. Aber auch bei Boxenstopps, Erfolgsballast und Punktevergabe tut sich was.

Von: **Michael Bräutigam**

Wer die Szenen der letzten Runden am Norisring vor Augen hat, bekommt wahrscheinlich immer noch Bauchschmerzen – allen voran DTM-Boss Gerhard Berger, der mitansehen musste, wie eine über weite Strecken spannende Saison zwischen drei bis vier Marken letztlich mit einer Stallorder entschieden wurde. Das soll nun der Vergangenheit angehören, denn Bergers Ankündigung, dass derlei Aktionen künftig unterbunden werden, folgten Taten. Im vergangene Woche bei DMSB und FIA eingereichten DTM-Reglement des Jahres 2022 werden sämtliche Eingriffe in Quali- oder Rennergebnisse unter Strafe gestellt – bis hin zum Ausschluss aus der Meisterschaft sämtlicher beteiligter Parteien!

Abzuwarten bleibt, ob es in der Praxis nicht doch Mittel und Wege gibt, die Ergebnisse zu manipulieren, ohne dass Absicht nachgewiesen werden kann. Schließlich hört kein DTM-Offizieller bei den Briefings vor den Rennen zu. Außerdem kann immer mal etwas schiefgehen. Sei es ein „Fahrfehler“, unerklärliche technische Defekte oder ein Boxenstopp, der in die Hose geht.

Was den obligatorischen Reifenwechsel angeht, wird das Fehlerpotenzial tatsächlich höher, denn für 2022 sind nurmehr vier Mechaniker für den Reifenwechsel zulässig. Pro Seite bleibt es bei einem Schlagschrauber, sodass Ferrari und Mercedes weniger Möglichkeiten haben, die Vorteile der bereits auf der Felge aufgebrachten Radmutter zu nutzen. Bisher konnte der Mechaniker am Schlagschrauber hier beide Radmuttern einer Seite direkt hintereinander lösen, dann wurden die alten Reifen runtergenommen, wieder aufgesteckt und nacheinander befestigt. Mit nur noch vier Mann, also zwei Mann pro Seite, ist das nicht mehr möglich. Trotzdem gibt es eine Art „Boxengassen-BOP“, weil es nach wie vor Unterschiede gibt. Beim Mercedes etwa sind mehr Radmutter-Umdrehungen nötig, um das Rad zu lösen bzw. zu befestigen, als beispielsweise beim Audi.



Stallorder wird für 2022 unter Strafe gestellt. Ob sie in der Praxis nicht doch angewendet wird, bleibt abzuwarten. Schließlich kann immer mal etwas schiefgehen.

Reuter als GRT-Manager

Die „Boxengassen-BOP“ sieht so aus, dass für verschiedene Hersteller verschiedene Tempolimits in der Boxengasse gelten. Blöd nur, wenn dann ein „schnelles“ Auto auf ein langsames aufläuft.

Die weiteren Regeländerungen sind eher im marginalen Bereich. Neu ist, dass nach dem Vorbild der Formel 1 derjenige einen Zusatzpunkt erhält, der die schnellste Runde fährt, sofern er in den Top 10 ankommt. Auch die Erfolgsgewichte werden leicht angepasst. Statt 25, 18 und 15 kg für die Top 3 eines Laufs müssen diese im folgenden Rennen in der kommenden Saison 25, 15 und 5 kg zuladen.

Abgesehen von den neuen Regeln gibt es fast täglich weitere News zur DTM 2022. Bereits zum Ende der Early-Bird-Einschreibung am 22. November hatte die DTM 14 Nennungen. Bei den Neueinsteigern vom Grasser Racing Team findet sich ein DTM-Urgestein als Teammanager ein. Diesen Posten wird nämlich Manuel Reuter besetzen, der sowohl in der „alten“ als auch „neuen“ DTM als Fahrer aktiv war.

Das Abt-Audi-Team verstärkt sich fahrerisch weiter: Neben René Rast und Kelvin van der Linde startet auch Ricardo Feller für die Kemptener. Der Schweizer wurde 2021 Meister im ADAC GT Masters und gerade frisch zum Audi-Werksfahrer befördert. ■



INSTAGRAM/GRASSERRACINGTEAM

Von Rutronik zu GRT: Manuel Reuter (l.) mit Teamchef Gottfried Grasser



ABT SPORTSLINE

Noch ein extrem starker Neuzugang: Ricardo Fellers Abt-Audi für 2022

DTC

Testen ab Februar

Die Vorbereitungen zum Neustart der DTC schreiten weiter voran. Als erstes Team wird Niedertscheider Motorsport im Februar seinen Rollout haben.

Von: **Michael Bräutigam**

Noch knapp fünf Monate, dann startet die wiederbelebte Deutsche Tourenwagen Challenge in die Saison. Und mit den ersten Einschreibungen, pünktlich zum Auslaufen der vergünstigten Einschreibefrist am 31. Januar, gibt es nun auch die ersten Bilder vom Aufbau der Rennfahrzeuge.

Das Team Niedertscheider Motorsport aus Österreich hat entsprechende Fotos vergangene Woche veröffentlicht. Sie zeigen den ersten von zwei Peugeot 208, die die Osttiroler Mannschaft für die DTC aufbaut. Da das Basisfahrzeug in der Serie nur maximal 130 PS leistet, verbaut man „Spenderherzen" aus dem Peugeot 308 GTi, der es in der Serie auf rund 270 PS bringt – man muss also sogar den Motor für die DTC (max. 250 PS) runterregeln.

„Der Motor läuft schon. Sobald wir die letzten Bremsenteile und das Fahrwerk haben, können wir losfahren", sagt Teamchef Martin Niedertscheider im Gespräch mit MSa. Der Plan ist, dass man Anfang Februar einen ersten Rollout erledigt. Kurz danach soll der erste vollwertige Test erfolgen, vermutlich entweder am Adria Raceway oder am Pannoniaring. Als Referenzfahrzeug möchte man einen Renault Clio RS IV Cup eines befreundeten Teams mitnehmen. Die Fahrer für die zwei Autos stehen auch bereits fest, werden aber zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben. ■


NIEDERTSCHEIDER MOTORSPORT

Platz ist in der kleinsten Hütte: Der Peugeot 208 mit dem Motor des 308 GTi

TCR

Das Debüt macht Mut

Das Langstrecken-Debüt des Audi RS 3 LMS gen II bei den 24h von Dubai war zwar nicht vom ganz großen Erfolg gekrönt, doch der Einsatz zeigte Potenzial und hat Signalwirkung.

Von: **Michael Bräutigam**

Vor allem der Speed war überzeugend, Rob Huff fuhr im Qualifying die insgesamt zweitbeste Rundenzeit der TCE-Division der gesamten Woche. Und auch bei der Zuverlässigkeit war der Ingolstädter sofort sehr gut unterwegs. „Wir hatten die ganze Woche nicht ein technisches Problem", sagt Adrian Wolf, dessen Team Wolf-Power Racing die Einsätze für Autorama Motorsport durchführt.

Der Grund ist einfach: Audi Sport hat den neuen RS 3 im Vorfeld auf Herz und Nieren geprüft. Dass im Rennen dann doch die Kupplungseingangswelle brach und insgesamt zweieinhalb Stunden kostete, ist verschmerzbar. Denn so einen Defekt kann niemand vorhersehen.

Dass sich ein aktuelles TCR-Auto generell als absolut langstreckentauglich erweist, hat eine wichtige Signalwirkung. Denn bisher waren nur die Cupra, VW und Audi der ersten Generation mit DSG in der Praxis für die Langstrecke geeignet, einziger „Ausreißer" war hier die Nordschleife, wo VW und Honda auch mit Renngetriebe 24h-Siege holten. Weil es keine neuen Autos mit DSG gibt, war das Ende des TCR-Langstreckensports bereits prophezeit worden. Nun ist klar: Da kommt noch mehr! ■



AUDI

Der neue TCR-Audi zeigte sich bei den 24h Dubai sehr langstreckentauglich

NACHRICHTEN

WTCR: MAGNUS WIRD AUDI-WERKSFAHRER
Der 2020er Junior-Meister und 2021er Trophy-Champion der WTCR, Gilles Magnus, gehört ab sofort zum Werkskader von Audi Sport. Der Belgier war dabei auch bisher schon mit dem RS 3 unterwegs. Auch WTCR-Junior-Meister Luca Engstler ist wie in der letzten Ausgabe angedeutet neu im Audi-Werkskader, wird jedoch nur ein GT3-Programm bestreiten. In Sachen TCR steht eine Ankündigung für den 21-jährigen Allgäuer noch bevor.

6H ABU DHABI: SIEG FÜR BELGISCHES AC-TEAM
Luc Breukers, Ivars Vallers und TCR-Germany-Pilot Patrick Sing haben im Audi von AC Motorsport die TCR-Klasse bei den 6h von Abu Dhabi gewonnen. Bester Tourenwagen insgesamt wurde der Ligier JS2 R von Christophe Bouchut und Ex-WTCC-Pilot Hugo Valente auf dem 11. Gesamtrang von 31 Autos.

SUPERCARS: AUFTAKT IN NEWCASTLE VERSCHOBEN
Der für Anfang März geplante Event in Newcastle wird aufgrund der weiter unklaren Corona-Lage verschoben. Statt auf dem Stadtkurs wird der Saisonauftakt am gleichen Wochenende (5./6. März) nun im Sydney Motorsports Park ausgetragen. In Newcastle soll dennoch zu einem späteren Zeitpunkt gefahren werden, das Datum ist aber noch nicht bekannt.

HYUNDAI: FOKUS AUF ELEKTRIFIZIERUNG
Hyundai Deutschland legt seinen Fokus künftig auf elektrifizierten Motorsport und beendet im Zuge dessen sein erfolgreiches Engagement in der ADAC TCR Germany. Auch Hyundai Motorsport selbst wird abseits der WTCR wohl keinen reinen Verbrenner-Motorsport mehr betreiben. Neben der nun hybridisierten Rallye-WM konzentriert man sich auch auf die ETCR.

Enea Bastianini hat letztes Jahr mit einer zwei Jahre alten Ducati zweimal auf dem Podest gestanden, nun fährt er das letztjährige Modell im neuen Gresini-Team. Im Interview spricht der 24-Jährige über seine Chancen.

Von: **Imre Paulovits**

GRESINI RACING

Wie haben Sie sich im Winter auf die Saison vorbereitet?
Ich habe letztes Jahr einige Male erlebt, dass meine Fitness nicht perfekt war, und die ist in der MotoGP sehr wichtig. Besonders zur Saisonmitte habe ich mich nicht wirklich wohlgefühlt. Aber nachdem ich verstanden hatte, welche Vorbereitung im Winter nötig ist, um in der Meisterschaft konkurrenzfähiger zu sein, habe ich alle Vorkehrungen getroffen, mich so vorzubereiten. Man muss nicht nur körperlich, sondern auch mental fit sein. Ich hatte beim zweiten Rennen in Misano am Samstag drei Stürze, es war ein Wunder, dass ich danach am Sonntag trotzdem aufs Podest gefahren bin. Solche Situationen dürfen nicht wieder vorkommen. Heute bin ich besser vorbereitet und weiß, wie man den Erwartungen gerecht wird.

Wie fühlen Sie sich im Gresini-Team und mit dem Motorrad, das Sie dieses Jahr fahren werden?
Es ist mir eine große Ehre, wieder in meine erste Familie in der Motorrad-WM, Gresini Racing, zurückgekehrt zu sein. Leider ohne Fausto Gresini, wenn das Team auch weiterhin seinen Geist mit sich trägt. Das ist auch sehr wichtig für die Zukunft des ganzen Teams, und ich bin bereit, mit ihnen alles zu geben und das Maximum aus unserem Material herauszuholen. Ich will in jedem Rennen um die Top 5 kämpfen.



Enea Bastianini auf der Ducati GP21 des Gresini-Teams: „Ich kann mit ihr viel lockerer fahren“

GRESINI RACING

Wie sehr fehlt Fausto Gresini in diesem Team?
Fausto war ein großartiger Mensch, er hat an den Rennwochenenden einen unheimlich positiven Geist in sein Team gebracht. Aber ich sehe den gleichen Geist bei seiner Witwe Nadia und in seinen Söhnen Luca und Lorenzo. Auch die Jungs vom Team sind sehr motiviert. Wir haben großartige Unterstützung von Ducati, und das ist die beste Voraussetzung, um

„Ich will in allen Rennen ganz vorne mitfahren“

in die Saison zu starten. Ich war früher drei Jahre bei dem Team, es ist eine großartige Familie. Nun wird es mein erstes Jahr mit ihr ohne Fausto. Aber ich werde diese Saison für ihn starten, und ich will das Bestmögliche für ihn und das Team erreichen.

Wie ist es, wieder mit Ihrem ehemaligen Teamkollegen Fabio Di Giannantonio zusammen zu sein?
Es ist ein merkwürdiges Gefühl. Es war wohl vor etwa 15 Jahren, dass wir bei den Minibikes erstmals zusammen in einem Team fuhren. Dann war es in Valencia 2015, als er das erste Mal mit einer Wildcard in der WM gefahren ist, das war ebenfalls im Gresini-Team, als ich dort WM-Dritter wurde. Im Jahr darauf sind wir zusammen in dem Team in der Moto3 gefahren und er hat sich gleich unheimlich in Szene setzen können. Ich bin in dem Jahr sechsmal aufs Podest gefahren, habe einmal gewonnen und bin Vizeweltmeister geworden. Er hat gleich in seiner ersten Saison dreimal auf dem Podest gestanden, davon zweimal als Zweiter. Er war ein unheimlich konkurrenzfähiger Fahrer und das ist er seither immer gewesen, auch im letzten Jahr, und ich denke, er wird auch in der MotoGP konkurrenzfähig sein. Es wird nicht leicht gegen ihn.

Werden Sie mit ihm zusammenarbeiten?
Wir haben ein sehr gutes Verhältnis zueinander, und ich denke, wir können uns gegenseitig helfen, gute Rennen zu fahren. Er ist ein Rookie, deshalb wird er meine Hilfe mehr benötigen, aber ich helfe ihm auch gerne. Es ist ohnehin Ducatis Politik, dass alle in alle Daten einsehen können, und da können wir uns auch gegenseitig helfen.

Sie haben sich schnell von der Moto3 an die Moto2 und dann an die MotoGP gewöhnt, oder?
Das MotoGP-Motorrad ist etwas ganz anderes als das in der Moto2. Es ist nicht leicht, sich auf ihm bequem zu fühlen. Wenn man seine Bewegungen zu deuten versteht, kann man damit weicher und entspannter fahren. Dann wird es viel leichter. Ich habe meinen Fahrstil immer mehr darauf angepasst und wusste schließlich, was ich tun musste. Von der Moto3 zur Moto2 hatte ich solche Probleme nicht.

> „Die Ducati GP21 bewegt sich weniger, ich kann mit ihr noch später bremsen. Das wird mir vor allem im Qualifying zugutekommen.“
>
> Enea Bastianini

Die Teambesitzerin Nadia Padovani hat sehr hohe Erwartungen an Sie und möchte Sie öfter auf dem Podest sehen. Was sind Ihre eigenen Ziele für diese Saison?
Meine eigene Erwartung ist es, immer vorn zu sein. Und zwar über das ganze Rennwochenende. Das Team ist dazu in der Lage, es ist unglaublich gut, das hat sich gleich beim ersten Test in Jerez gezeigt. Wir waren von Beginn an sehr schnell. Natürlich hat Nadia Padovani hohe Erwartungen an mich und auch an Fabio Di Giannantonio. Sie hat sehr viel in Bewegung gesetzt, um uns das zu bieten, was wir haben. Und ich werde auch mein Maximum geben, damit ich ihren Erwartungen gerecht werde. Ich stand letztes Jahr zweimal auf dem Podest, da wurde mir klar, dass ich auch in der MotoGP konkurrenzfähig bin. Ich möchte mich weiter verbessern, denn ich habe letztes Jahr sehr viel über die Königsklasse gelernt. Als ich in Aragón und den beiden Rennen in Misano in der vorderen Gruppe gefahren bin, habe ich gemerkt, wie viel mehr sich diese Fahrer konzentrieren, und das hat mich weitergebracht. Ich muss über die Saison konstanter werden, aber auch über das Rennwochenende. Ich muss mich im Qualifying verbessern, denn ich denke, das war im letzten Jahr ein Desaster. Ich musste immer von der vierten oder der fünften Startreihe losfahren, und das war nicht gut. Ich musste viele Leute überholen, und bis ich auf den vorderen Plätzen war, hatte ich bereits zu viel Zeit verloren. Dabei war ich zum Schluss der Rennen manchmal sogar schneller als die Spitze. Aber ich denke, mit dem neuen Motorrad wird mir speziell das Qualifying leichter fallen. Wir müssen trotzdem in den freien Trainings besser arbeiten und in FP4 mehr Runden am Stück fahren, damit ich mit diesem Schwung in das Qualifying gehe.

Was ist an der 2021er Ducati anders als an der GP19, die Sie letztes Jahr gefahren sind, dass es Ihnen das Qualifying leichter macht?
Bisher habe ich das Motorrad nur auf einer Strecke in Jerez probiert. Aber es ließ sich vom ersten Moment, wo ich mich draufgesetzt habe, leichter und vor allem entspannter über die gesamte Session fahren. Dazu kann man damit kleinere Fehler machen, wenn man es am Limit pusht. Es verzeiht so einiges, und man verliert dabei gar nicht so viel Zeit. Das ist bei einer Quali-Runde wichtig. Es lässt aber auch auf der Bremse noch einmal mehr zu und macht dabei weniger Bewegungen. Man kann damit später bremsen als mit der GP19. Das alles spielt eine Schlüsselrolle im Qualifying.

Wo hat die GP21 noch Vorteile gegenüber Ihrem letztjährigen Motorrad?
Ich hatte von Beginn an ein besseres Gefühl mit der GP21 als mit der GP19. Die DNA der Ducati passt ohnehin sehr gut zu meinem Fahrstil. Aber jetzt kann ich auch in der Mitte der Kurve mehr Speed fahren. Das ist im Rennen wichtig, besonders, um die Reifen besser zu schonen – auch wenn das bislang noch nie mein Problem war. Wie gesagt, ich kann mit ihr auch später bremsen. Als ich letztes Jahr in Misano Marc Márquez und Jack Miller im Rennen ausgebremst habe, gehörte das für mich zu den absoluten Höhepunkten meiner Saison. Ich kann es deshalb kaum erwarten, mit der GP21 die Saison zu beginnen. Die GP19 hat sich sehr viel bewegt, sie hat beim Beschleunigen gepumpt und war manchmal auch auf den Geraden nervös. Ich hatte mich dann daran gewöhnt, habe alle meine Bewegungen sanfter gestaltet und bin die Rennen dann entspannter gefahren. Das neue Motorrad wird mir helfen, Energie zu sparen und in allen Abschnitten des Rennens noch entspannter zu sein. Ich habe mir schon letztes Jahr die Daten von Pecco Bagnaia und Jack Miller angesehen, und ich habe festgestellt, dass genau dies auch bei ihnen ein Schlüssel für ihren Erfolg war.

Ist es kein Nachteil, nicht mit der aktuellen Werks-Ducati zu fahren?
Es war nicht möglich, noch eine GP22 zu bekommen, aber die GP21 ist ein sehr gutes Motorrad, und ich bekomme sie mit den bestmöglichen Teilen, die für sie existieren. Wir hatten mehrere Sitzungen mit den Ducati-Leuten, wo wir besprochen haben, was an Material möglich ist, und Gigi Dall'Igna hat wirklich das Beste für mich herausgeholt. ■



Enea Bastianini

Geburtstag: 30.12.1997
Geburtsort: Rimini (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE:
2014: Moto3, KTM (9.)
2015: Moto3, Honda (3.)
2016: Moto3, Honda (2.)
2017: Moto3, Honda (6.)
2018:Moto3, Honda (4.)
2019: Moto2, Kalex (10.)
2020: Moto2, Kalex (1.)
2021: MotoGP, Ducati (11.)

Hobbys:
Motocross, Mountainbike



MINDWORK

Lüthis neue Aufgabe

Prüstel Racing stellte am Montag sein neues Moto3-Projekt mit der zur KTM-Gruppe gehörenden Motorradmarke CFMoto vor. Der Ende letzter Saison zurückgetretene Schweizer 125er-Weltmeister von 2005 Tom Lüthi spielt dabei eine zentrale Rolle.

Von: **Imre Paulovits**

Neue Farben brachte der Grid. Für das Team um Florian Prüstel fiel am Montag vor der Kulisse des Sachsenrings der offizielle Startschuss in die neue Moto3-Saison. Einer Saison, die viel Veränderungen mit sich bringt. PrüstelGP ist nicht mehr ein einfaches KTM-Kundenteam, sondern hat nun den Status des offiziellen Werksteams für den chinesischen ATV-Hersteller CFMoto.

KTM-Roadracing-Vizepräsident Jens Hainbach nahm genauso an der Präsentation teil wie Markus Ferch, Vice President of Sales für den europäischen Markt bei CF-Moto. „Für uns als Unternehmen ist das ein großer Schritt zur Erweiterung unserer Aktivitäten im Motorrennsport“, so Ferch. „Aus diesem Erfahrungsschatz können wir für die weitere Kooperation schöpfen und freuen uns auf eine starke Präsenz der Fahrer und der Marke sowohl in den Medien als auch auf der Strecke.“ „Wir erwarten viel“, gesteht auch Teamdirektor Florian Prüstel. „Wir wollen CFMoto als Marke in die Weltmeisterschaft einbringen, und durch die chinesischen Fans haben wir großen Rückhalt.“

Das neue Team, CFMoto Racing PrüstelGP, geht mit einer rein spanischen Fahrerpaarung an den Start. Mit dem 18-jährigen Xavier Artigas, der 2021 das Moto3-Saisonfinale in Valencia gewonnen hat – noch auf der Leopard-Honda – muss in dieser Saison besonders gerechnet werden. „Ich habe im letzten Jahr viel dazulernen können und bin noch mehr bereit als je zuvor, in jedem Rennen an der Spitze mitzufahren“, zeigt sich Artigas kämpferisch. „Klar, der Wechsel auf CFMoto ist etwas, worauf ich mich einstellen muss, aber das Miteinander im Team ist sehr gut und motiviert mich, für CFMoto ganz nach vorn zu fahren.“

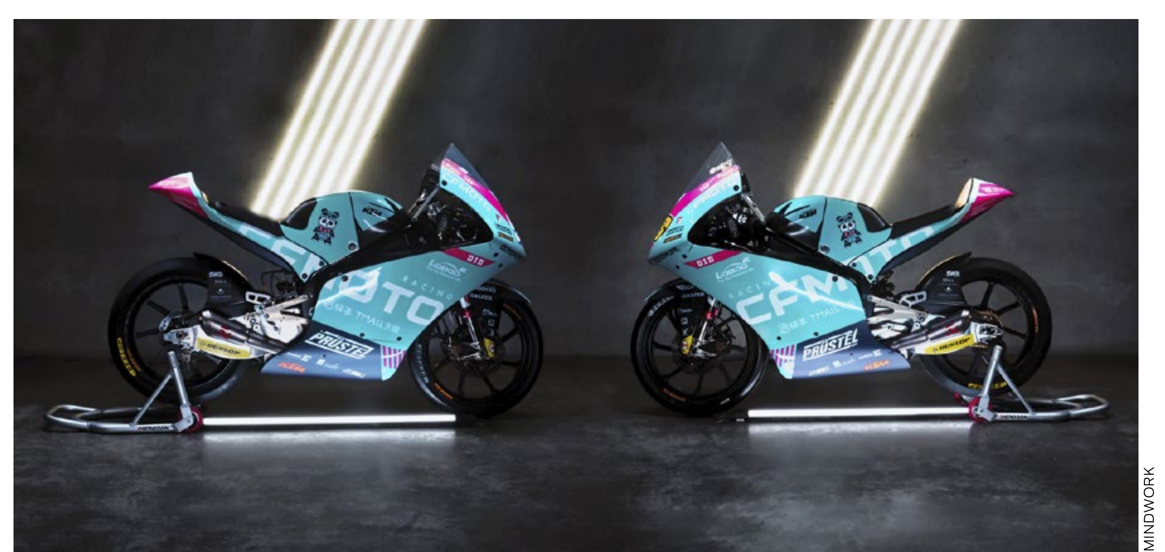
Doch auch der ehemalige MotoGP-Rookies-Cup-Sieger, der ebenfalls 18-jährige Carlos Tatay, ist ein Spitzenpilot, der mit der CF-Moto für Spitzenplätze gut ist. „Wir werden die ersten Tests abwarten und uns dann die genauen Saisonziele setzen“, so Tatay. „Ich konnte mich im letzten Jahr mit jedem Rennen, jeder Runde weiterentwickeln und fühle mich bereit für die Saison. Es kann endlich losgehen.“

Lüthi voll in Arbeit

Dass Tom Lüthi nach seinem Rücktritt Ende letzter Saison nicht weniger Arbeit hatte als zu seiner aktiven Zeit, liegt daran, dass er Sportdirektor des Teams wird. Der 125er-Weltmeister von 2005 und Moto2-Vizeweltmeister von 2016 und 2017 hat bereits in der Woche nach dem Finale in Valencia bei dem sächsischen Team angefangen und damit begonnen, die Saison vorzubereiten. Er will als Coach und Mentor dafür sorgen, dass die beiden jungen Piloten alles haben, um sich ganz auf das Fahren zu konzentrieren, und er will mit seiner 20-jährigen WM-Erfahrung dazu beitragen, dass sie sich weiterentwickeln können.

Mit Massimo Capanna konnte Prüstel noch eine weitere wichtige Schlüsselposition neu besetzen. Er ist nach dem Abgang von Stefan Kirsch neuer Technischer Direktor. Capanna ist seit 25 Jahren im Grand-Prix-Paddock und war zuletzt Crewchief beim Gresini-Moto3-Team und wurde 2018 mit Jorge Martín Weltmeister.

Rein technisch ist das neue Motorrad identisch mit der KTM Moto3, das nun als KTM, Husqvarna, GasGas und CFMoto um Punkte in der Hersteller-WM kämpft. ■



MINDWORK

CFMoto Moto3: Technisch identisch mit der KTM, durch Xavier Artigas und Carlos Tatay werden Spitzenplätze erwartet

MotoGP

Márquez in Sepang

Marc Márquez will nach dem erfolgreichen Test mit der Honda RC 213 V-S in Portimão beim Vorsaison-Test in Sepang dabei sein. Er trainierte in der letzten Woche weiter fleißig, um bis dahin so fit wie möglich zu werden und dann gut vorbereitet an der WM-Saison teilzunehmen.

Von: **Imre Paulovits**



MOTOGP

Marc Márquez: Nach Portimão Training in Aragón mit CBR 600 RR fortgesetzt

Marc Márquez hatte nach seinem Test in Portimão, wo er mit der Straßen-Replika der MotoGP-Honda 65 Runden an einem Tag fuhr und seine Augen keinerlei Ermüdungserscheinungen zeigten, die Weichen Richtung Teilnahme am MotoGP-Test in Sepang gestellt. „Ich werde noch mehr Zeit auf dem Motorrad brauchen“, stellte er klar. „Meine Vorsaison war nicht wie normal, mir fehlt es deshalb an der gewohnten Vorbereitung. Deshalb werde ich bis die Tests losgehen verschiedene Motorräder fahren, um meinen Körper wieder an das Rennfahren zu gewöhnen und an den Bereichen, an denen ich spüre, dass ich Defizite habe, zu arbeiten.“

Sprachs und fuhr in der letzten Woche donnerstags gleich mit einer Honda CBR 600 RR in Aragón, wo er letztes Jahr seinen spektakulären Kampf mit Pecco Bagnaia hatte. Weil er auch weiterhin keine Probleme mit seinem Sehen hat, steht seinem Test mit der MotoGP-Honda vorerst nichts mehr im Weg. „Ich habe jetzt noch zwei Wochen Zeit für die Vorbereitung, dann werden wir sehen, wie es beim Test in Malaysia wird“, freut sich der achtfache Weltmeister über die Fortschritte. ■

MotoGP

Gardner verletzt

Moto2-Weltmeister Remy Gardner brach sich bei einem Motocross-Sturz das rechte Handgelenk. Nach geglückter OP will er versuchen, beim Test in Sepang zu fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Es hätte kaum zu einem schlechteren Zeitpunkt kommen können. Moto2-Weltmeister Remy Gardner, der sich nach dem Titelgewinn in der mittleren Klasse nun aufmachen wollte, wie sein Vater Wayne auch in der Königsklasse Siege für Australien einzufahren, hat sich während seiner sorgfältigen Saisonvorbereitung verletzt. Der 23-jährige Australier fuhr in seiner Wahlheimat Spanien Motocross, als er stürzte und sich zwei



MOTOGP

Remy Gardner: Handgelenks-OP

Knochen im rechten Handgelenk brach. Er kam umgehend in die Universitätsklinik Barcelona und wurde letzten Dienstag von Dr. Xavier Mir operiert. Dr. Mir setzte ihm zwei Schrauben ein und bezeichnete die Operation als erfolgreich.

Die Tests in Malaysia sollten für den Rookie eigentlich bereits zehn Tage nach der Operation beginnen. Ob er so kurz nach dem Eingriff in der Lage sein wird, dort zu fahren, muss sich noch zeigen. Wenn er die vier Testtage, die für die Rookies und die Testfahrer reserviert sind, oder sogar die drei Testtage mit allen MotoGP-Piloten eine Woche später auslassen muss, gerät der Tech3-KTM-Pilot gleich in einen Rückstand, der ihn die ganze Saison begleiten könnte.

Gardners aufstrebender Teamkollege Raúl Fernández war bei den bisherigen Tests mit dem MotoGP-Motorrad schneller als der Australier. Der Spanier, der ihm 2021 im Moto2-WM-Titelkampf unterlag, möchte ihn im teaminternen Duell in der Königsklasse in die Schranken weisen. Aber wie schon sein Vater ist Gardner ein zäher Brocken. ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Der Circuit of the Americas bei Austin in Texas wurde einst mit der fachlichen Unterstützung von Ex-500er-Weltmeister Kevin Schwantz entworfen, seine Kurvenkombinationen gelten auch als die von den Fahrern am meisten geliebten. Doch über den Belag, der in den letzten Jahren immer welliger wurde, kamen immer mehr Klagen. Nach dem Rodeo-Ritt im letzten Jahr stellte die Safety-Commission klar, dass die Fahrer 2022 nur dann antreten, wenn die Strecke von Turn 2-10 und von 12-16 neu asphaltiert wird. Dies wurde nun in Angriff genommen. Es wurde aber nicht nur einfach oben eine neue Schicht aufgetragen. An den kritischen Stellen wurde der Belag komplett ausgehoben und der Unterbau verstärkt. Das Problem in Austin ist deshalb so ausgeprägt, weil der Boden des Areals sehr weich ist und deshalb stark nachgibt. Dem versucht man nun mit einem soliden Unterbau zu entgegnen. Die Fahrer sollten also im April in den Genuss von Kurvenschwingen ohne Rodeo-Einlagen kommen.

MOTO2

Letzte Woche wurde in Los Angeles das American Team für die Saison 2022 vorgestellt. Neben dem fünffachen US-Superbike-Meister Cameron Beaubier, der sich letztes Jahr in seiner ersten Moto2-WM-Saison achtbar geschlagen hat und in Austin und Portimão jeweils zwei fünfte Plätze einfuhr, wird dieses Jahr der 19-jährige Sean Dylan Kelly fahren. Kelly gewann 2020 den US-Supersport-Titel auf einer Suzuki GSX-R 600 mit 12 Siegen in 18 Rennen und gilt als die große Hoffnung der Amerikaner, irgendwann in die Fußstapfen seiner großen Landsleute aus den 70er- bis 90er-Jahren zu treten. Kelly ist dabei kein völliger Moto2-Rookie: Er vertrat 2019 in Valencia Iker Lecuona und qualifizierte sich als damals 17-Jähriger für den 27. Startplatz.



Jäger und Gejagte

Nächste Woche fängt bereits die MotoGP-Testsaison im malaysischen Sepang an. Weltmeister Fabio Quartararo und Yamaha müssen sich sputen, um dem Ansturm der Konkurrenz gewachsen zu sein.

Von: **Imre Paulovits**

Die letzten beiden Jahre erlebten wir in der MotoGP wegen dem Ausbruch der Corona-Pandemie chaotische Saisonvorbereitungen. 2020 war alles fertig, und dann konnten lange keine Rennen gefahren werden. Letztes Jahr mussten die Tests verschoben werden. Und obwohl wir mitten in der nächsten Corona-Welle sind, sieht es jetzt so aus, dass die nötigen Vorkehrungen getroffen wurden, damit es in diesem Jahr wieder mit einem regulären Testplan in die Saison geht. Doch von einem normalen Testablauf kann noch immer nicht die Rede sein. In Malaysia und Indonesien wird der MotoGP-Tross in einer Bubble sein, alle dürfen nur vom Flughafen zum Hotel, von dort zur Strecke, wieder zurück zum Hotel und dann wieder zum Flughafen. Dazwischen sind jede Menge PCR-Tests zu absolvieren. Dafür ist aber die technische Entwicklung umso mehr in Wallung gekommen.

Neue Motoren

Nach zwei Jahren mit denselben Motoren darf jetzt jeder Hersteller wieder eine Weiterentwicklung fahren, und man war nicht untätig. Bereits seit dem Misano-Test im September liefen die neuen Triebwerke im Testbetrieb, mit mehr oder weniger hellen Mienen bei den einzelnen Fahrern. Ducati, die in den letzten zwei Jahren die klar stärksten Motoren hatten, legten fröhlich weiter nach. Bei Yamaha, die zwar mit einem guten Paket Weltmeister geworden sind, sah man einen ständig frustrierten Fabio Quartararo, der den Technikern gar nicht genug eintrichtern konnte, dass er mehr Leistung braucht, wenn er seinen Titel verteidigen soll.

Aber in einem so engen Feld, wie es die MotoGP geworden ist, gilt es, die kompletten Pakete zu verbessern. Im Vorjahr haben alle durch die Fahrwerksabsenkungen, die neben dem Start auch im Rennen verwendet wurden, einen Schritt nach vorn getan. Diese neue Technik muss rein mechanisch und hydraulisch arbeiten und darf nur die Energie des Fahrers und des sich bewegenden Motorrades nutzen. Nun gilt es, sie so weiterzuentwickeln, dass die Übergänge noch sanfter werden und die Fahrer bei der Betätigung möglichst wenig abgelenkt werden. Dazu ist es im Regelwerk in diesem Jahr erstmals verankert, dass FIM-Technik-Direktor Danny Aldridge eine genaue Einsicht in die Funktionsweise bekommen und die Systeme zuerst freigeben muss.

Beim Test in Jerez in der Woche nach dem WM-Finale gab es bereits so einiges zu sehen. Honda hat in den zwei schweren Jahren, in denen ihr Erfolgsgarant Marc Márquez zuerst nicht einsatzfähig und dann geschwächt war, den Anschluss zur Spitze verloren. Alle Fahrer, Márquez inklusive, klagten über zu wenig Traktion und nur schwer beherrschbares Fahrverhalten.

Komplett neue Honda

Der weltgrößte Hersteller hat jetzt einen Strich unter die bisherige Entwicklung gemacht und die RC 213 V komplett neu aufgelegt. Nicht nur, dass schon rein optisch erkennbar ist, dass man Anleihen bei der Konkurrenz gemacht hat – der Lufteinlass und die Rahmenauslegung erinnern an Yamaha, der Massedämpfer im Heck und die Auspuffklappe an Ducati. Die neue GP-Honda war beim Test in Jerez schnell, und alle Fahrer sagten unisono, dass viele der Probleme aus dem Vorjahr behoben seien.



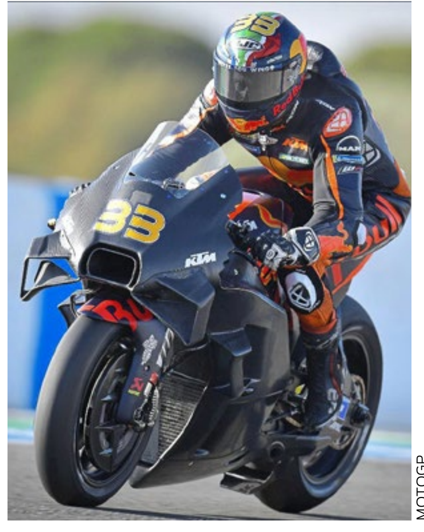
Weltmeister Fabio Quartararo auf der 2022er Yamaha M1: Viele neue Teile, aber noch nicht zufrieden

MOTOGP



MOTOGP

Francesco Bagnaia auf der Ducati GP22: Der neue Maßstab für alle



MOTOGP

KTM: Viel Neues für 2022 erwartet



MOTOGP

Marc Márquez auf dem neuen Honda-RC213V-Prototyp: Motorrad schon gut, aber wie wird der Ex-Weltmeister zurückkehren?

ZAHL DES JAHRES

24

Fahrer werden in diesem Jahr in der Startaufstellung der MotoGP stehen. Das Avintia-Team wurde an Valentino Rossis VR46 verkauft, Gresini ist wieder Privatteam und fährt Ducati. Das unter eigener Nennung auftretende Aprilia-Werksteam ist neu hinzugekommen.

Die große Frage wird sein, wie gut nun alle mit dem neuen Motorrad klarkommen – und vor allem, ob Marc Márquez bereitstehen und fit in die Saison starten wird.

Ducati hatte zum Saisonschluss klar das beste Paket, die immer experimentierfreudigen Bologneser brachten nach Misano und Jerez wieder neue Lösungen, die spektakulärste davon war die extrem lange Auspuffanlage für die vordere Zylinderreihe. Schaute man aber genau hin, gab es allerlei neue Fahrwerksteile und Aerodynamik-Updates. Wie man Ducati-Corse-Chef Gigi Dall'Igna kennt, hat er sein Pulver noch lange nicht verschossen, und er wird die endgültige Konfiguration erst am allerletzten Testtag auffahren lassen.

Was macht der Weltmeister?

Bei Yamaha hat man mehrere Rahmen-Varianten gesehen, es gab neue Verkleidungsvarianten, außerdem liefen Versuchsreihen mit einem Motoren-Update. Man kann aber davon ausgehen, dass die Ingenieure im Werk in der Winterpause unermüdlich gearbeitet haben, damit sie die Spitzenposition, die sie zu Beginn der Saison 2021 hatten, nicht komplett verlieren. Auch Suzuki, die Weltmeister von 2020, hatten bislang zwar neue Motoren-, Fahrwerks- und Aerodynamik-Varianten probiert, aber um wieder auf den Stand zu kommen, mit dem Joan Mir in der zweiten Saisonhälfte 2020 das Feld aufrollte, müssen sie hart arbeiten. Weitere Updates bei Motor und Fahrwerksabsenkung sollen der GSX-RR auf die Sprünge helfen.

KTM hatte eine Saison mit Höhen und Tiefen, die RC16 war lange nicht so konstant und konkurrenzfähig wie 2020. Über den Winter ist Francesco Guidotti an die Stelle von Teamchef Mike Leitner getreten, er bringt viele Jahre Erfahrung von Ducati mit. Und wie man die Österreicher kennt, haben sie im Winter bei der Entwicklung umso mehr die Ärmel hochgekrempelt. In Jerez sah man Updates bei der Aerodynamik und am Fahrwerk, man kann davon ausgehen, dass beim Sepang-Test viele neue Komponenten kommen, aus denen ein neues Paket geschnürt werden soll.

Aprilia hat im Vorjahr einen großen Schritt nach vorn gemacht, nun treten sie als eigenständiges, direktes Werksteam an. Dafür musste einiges an Zeit und Energie für die neue Teamstruktur aufgewendet werden. Aber die Italiener hatten bereits in Misano und Jerez viele neue Teile, die vor allem bei Maverick Viñales für gute Rundenzeiten sorgten.

Wer hat über die Winterpause am besten gearbeitet? Schon diese Woche werden die Testfahrer in Sepang auf die Strecke gehen und zusammen mit den MotoGP-Rookies die neuen Bikes einem kräftigen Shakedown unterziehen. ■

MOTOGP-TESTS 2022

28.–31.01.	Sepang (MAL) Rookies
05.–07.02.	Sepang (MAL)
11.–13.02.	Mandalika (RI)


PHOTO-BK.COM

Testen geht weiter

Auch die Superbike-WM nimmt ihre Testfahrten auf. Der Kampf um die Krone wird immer enger, doch BMW greift mit zwei Spitzenfahrern an, und mit Philipp Öttl steht auch ein deutscher Rookie in den Startlöchern.

Von: **Imre Paulovits**

Weil der australische WM-Lauf vorerst einmal in den Herbst verschoben wurde, fängt die Superbike-WM zwar erst am zweiten April-Wochenende an, doch der WM-Kampf dürfte in dieser Saison noch enger werden als im Vorjahr, und so werden die Teams ab dieser Woche intensiv testen.

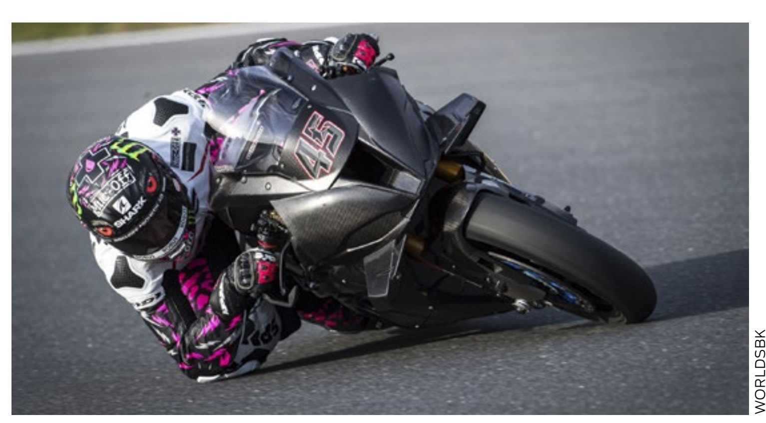
Den Anfang macht diese Woche Mittwoch und Donnerstag Kawasaki in Jerez. Das Werksteam wird seine im Dezember begonnenen Tests mit Ex-Weltmeister Jonathan Rea und Alex Lowes weiterführen. Mit dabei werden auch das Honda-Werksteam, Pucetti-Kawasaki und das Podina-Team aus der Supersport-WM sein. Bei Kawasaki ist die Aufgabenstellung klar: Ein Motorrad auf die Räder zu stellen, mit dem sie ihren sechsmal hintereinander errungenen WM-Titel zurückgewinnen, den ihnen 2021 Toprak Razgatlioglu auf der Yamaha ja entrissen hat. Bei den letzten Tests hat Jonathan Rea intensiv an der Balance gearbeitet. Kawasaki hatte jede Menge neue Teile mit. Damit sie effizient arbeiten konnten, hat Rea zwischen zwei Testtagen einen Tag Pause eingelegt, an dem die Kawasaki-Techniker die Daten auswerten und das weiterentwickelte Motorrad aus den besten Teilen zusammensetzen konnten. Rea fuhr mit der schnellsten Zeit des Tests in die Winterferien und hat auch die Zeit unterboten, mit der Álvaro Bautista im November bei seiner Rückkehr zu Ducati für Aufsehen gesorgt hatte.

Honda hat mit seinen beiden Neuzugängen Iker Lecuona und Xavi Vierge viel Arbeit vor sich. Nicht nur, dass sich die beiden GP-Umsteiger an die neue Klasse mit anderen Reifen, Bremsen und weniger steifen Fahrwerken gewöhnen müssen. Auch an der CBR 1000 RR-R gibt es noch einiges zu entwickeln, damit sie gegen die WM-Konkurrenz bestehen kann. Dabei war der Sturz von Lecuona, bei dem er sich links einen Finger brach, doch schwerwiegender als zunächst erwartet. Der 22-jährige Spanier konnte sein Trainingsprogramm erst Mitte Januar aufnehmen. Teamchef Leon Camier treibt die Entwicklung neuer Teile voran. Es wurden zwar auch Bremsen von Nissin und Federelemente von Showa getestet, es steht aber nach wie vor nicht fest, mit welcher Spezifikation die Fireblade in diesem Jahr gefahren wird, so gibt es noch viel zu tun.

Hoffen auf Portimão

Weil die Testtage weiterhin auf zehn beschränkt sind und im Januar das Wetter in Andalusien den Teams schon letztes Jahr schwere Striche durch die Rechnung gemacht hat, wird BMW erst bei der zweiten Testmöglichkeit einsteigen. Am 8./9. Februar hat Ducati die Strecke von Portimão an der Algarve gemietet. Dort werden auch die BMW-Teams von Shaun Muir und Michael Galinski dabei sein, um die Entwicklung der M 1000 RR mit Scott Redding, Michael van der Mark, Loris Baz und Eugene Laverty voranzutreiben.

Bei diesem Test wird auch Philipp Öttl erstmals auf die Superbike-Version der Ducati Panigale V4 steigen. Der 25-jährige Bayer hat eine Woche lang in Jerez mit dem letztjährigen Trainingsmotorrad von Scott Redding üben können, einer leicht modifizierten Straßen-Panigale V4 S. Seither hat Öttl zu Hause seine Fitness intensiviert, um mit dem Team GoEleven bestmöglich vorbereitet in das Abenteuer Superbike-WM zu starten. ■


WORLDSBK

Scott Redding: Erst am 8. Februar in Portimão wieder im Sattel der BMW M 1000 RR


WORLDSBK

Iker Lecuona: Nach Handverletzung in dieser Woche wieder auf Testfahrt mit Honda

IDM Superbike 1000

BMW Superteam

Das Team von Werner Daemen hat mit dem BBC Racing Team fusioniert und geht mit Markus Reiterberger, Pepijn Bijsterbosch, Jahn Mohr und Kamil Krzemien an den Start.

Von: **Anke Wieczorek**

Spätestens als Markus Reiterberger bei BCC Racing einige Auftritte hatte und in diesem Moment zum Gegner von Titelaspirant Ilya Mikhalchik mutierte, bahnte sich eine Fusion des deutschen und des belgischen BMW-Teams an. So soll der nächste Titel in die Hände des nun als BCC-alpha-Van Zon-BMW auftretenden Teams gehen. Die Jobs in der Führungsriege sind aufgeteilt. Der belgische Ex-Superbiker Werner Daemen übernimmt weiterhin das Management. Andreas Gerlich, Inhaber der Firma BCC in Heilbronn, agiert als Crewchief und kümmert sich um die Technik.

Markus Reiterberger hat ganz klar den vierten Titel in der IDM-Königsklasse im Visier. Nach 2013, 2015 und 2017 soll es noch einmal klappen. In der vergangenen Saison nahm der Bayer nur an drei Veranstaltungen teil, holte in den sechs Rennen aber drei Siege. Der ebenfalls dreifache IDM-Champion Ilya Mikhalchik wird keine IDM mehr fahren. Neu an Bord bei BCC-alpha-Van Zon-BMW ist Kamil Krzemien. Der 22-Jährige hat 2021 in seinem Rookie-Jahr in der IDM Superbike 27 Punkte gesammelt. Jan Mohr aus Österreich wie auch Pepijn Bijsterbosch aus den Niederlanden haben ihren Vertrag bei Werner Daemen verlängert. ■



EISELE

Markus Reiterberger: Angriff auf den vierten IDM-Superbike-Titel

IDM Supersport

Gradinger: Titelkampf

Der Österreicher Thomas Gradinger hat sich gründliche vorbereitet, um mit dem Team Eder-Racing einen Angriff auf den IDM-Titel zu starten.

Von: **Anke Wieczorek**

Er war Weihnachten und Silvester nicht zu Hause: Thomas Gradinger trainierte mit dem Motorrad unter der Sonne Spaniens, um 2022 die IDM Supersport zu gewinnen. Er bleibt im Team Eder-Racing, das von Thomas Eder, einem ehemaligen Rennfahrer und jetzigen Renntrainingsveranstalter betrieben wird. Eine Rückkehr in die Weltmeisterschaft ist für den IDM-Champion von 2017 gescheitert, obwohl der Österreicher dort 2018 als bester Neueinsteiger geglänzt hatte und 2019 der erste Podiumsplatz gefolgt war. 2021 kehrte er in Most in die IDM zurück und gehörte zu den potenziellen Podiumskandidaten. Bei seinen zweiten Plätzen in Most und in Hockenheim war nur IDM-Gewinner Patrick Hobelsberger noch schneller. 2022 fährt dieser in der Supersport-WM. Wenn die Ergebnisse in der IDM und auch das Budget passen, spekuliert Gradinger aber auch wenigstens mit einem Wildcard-Einsatz in der Supersport-Weltmeisterschaft. Aber Vorrang hat während der Saison klar der Gewinn des IDM-Titels. ■



EISELE

Thomas Gradinger: WM-Karriere abgehakt, IDM-Titel im Visier

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Bei seinem Rücktritt in Mandalika im November sagte Chaz Davies noch nicht, was er machen wird. Nun steht fest: Der 32-fache Superbike-WM-Sieger und dreifache Vizeweltmeister sowie Supersport-Weltmeister von 2012 wird Fahrercoach des Ducati-Werksteams. Das Ducati-Werksteam wird in diesem Jahr nicht nur an der Superbike-WM, sondern auch erstmals an der nach der neuen Formel ausgeschriebenen Supersport-WM teilnehmen. Daher wird Davies seinem ehemaligen Teamkollegen Álvaro Bautista und Michael Ruben Rinaldi bei der Jagd nach Superbike-WM-Siegen und dem Titel zur Seite stehen und dafür sorgen, dass Nicolò Bulega sich schnellstmöglich an die Panigale V2 955 gewöhnt.

SUPERSPORT-WM

Davide Giugliano, einst Superbike-WM-Werksfahrer bei Ducati und Aprilia, der mit den beiden italienischen Marken insgesamt 14 Podestplätze eingefahren hat (12 auf Ducati, 2 auf Aprilia), kehrt in die WM zurück. Der 32-Jährige wird Teammanager seines neuen D34G-Teams, das mit Ducati Panigale V2 955 in der Supersport-WM antritt. Als Fahrer hat Giugliano die Brüder Federico und Filippo Fuligni verpflichtet. Der 26-jährige Federico fuhr von 2014 bis 2018 in der Moto2 und seit 2019 mit MV Agusta und Yamaha in der Supersport-WM. Sein drei Jahre jüngerer Bruder Filippo fuhr 2018 in der Supersport-300-WM und nahm letztes Jahr mit einer Wildcard an dem Supersport-WM-Lauf in Misano teil und wurde Zehnter.

SUPERSPORT-WM

Kyle Smith, 2015 und 2016 Supersport-WM-Fünfter, kehrt mit VFT Racing auf Yamaha R6 in die WM zurück. Der 30-jährige Brite wird Teamkollege von Marcel Brenner.

Der Weg zum

Zahlreiche Erfindungen waren nötig, um den Zweitakter bis zu seinem Aus durch das Reglement zum dominierenden Motorenprinzip im Motorradsport zu machen. Dabei mussten einige Ideen erst verstanden werden, bis sie ihr Potenzial wirklich entfalten konnten.

Von: **Imre Paulovits**



Ewald Kluge 1938 auf der DKW: Aufgeladene Doppelkolben-Technik

ARCHIV

Wer hats erfunden? Dass es bei Ricola die Schweizer waren, weiß dank der Werbung mittlerweile jeder. Doch wer am Zweitaktmotor welche Erfindung gemacht hat, darum ranken sich Sagen und Legenden. Teilweise wurde die gleiche Entdeckung direkt von mehreren Entwicklungsingenieuren gemacht, ohne dass diese voneinander wussten.

Was den Zweitakter so genial macht, ist sein einfacher Aufbau: Der Kolben steuert über Kanäle in der Zylinderwand den Gasfluss, so braucht er im Gegensatz zum Viertakter keinen aufwendigen und leistungszehrenden Ventiltrieb. Er zündet bei jeder Umdrehung und kann deshalb theoretisch doppelt so viel Leistung entfalten wie ein gleich großer Viertakter – wenn der Füllungsgrad in seinem Brennraum den des ventilgesteuerten Motors erreicht. Dem stand von Anfang an im Weg, dass der Überstromkanal, der das in die Kurbelkammer angesogene Gemisch in die Brennkammer über dem Kolben bringt, zur gleichen Zeit geöffnet ist wie der Auslasskanal. So entwich gleich ein großer Teil des frischen Gemischs durch den Auslass. Dem versuchten die Konstrukteure durch Nasenkolben entgegenzuwirken, deren Erhebung auf dem Kolbenboden das Gemisch nach oben leitet. Ein anderer Weg war, zwei statt einen Kolben für einen gemeinsamen Brennraum zu verwenden und den hinteren so auf ein Anlenkpleuel zu setzen, dass der vordere den Auslass bereits schließt und der Überstromkanal noch geöffnet ist. Bei dieser Auslegung ließ sich der Motor auch aufladen, was der deutsche Hersteller DKW ab 1932 einsetzte. DKW erwarb 1932 aber auch das Patent der Umkehrspülung von Adolf Schnürle, bei dem zwei seitliche Überstromkanäle so ausgerichtet sind, dass sie das Gemisch an die Wand gegenüber dem Auslasskanal lenken. Zunächst nutzte DKW das Patent nur für Serienmotoren, weil man mit dem aufgeladenen Doppelkolbenmotor noch höhere Leistungen erzielen konnte.

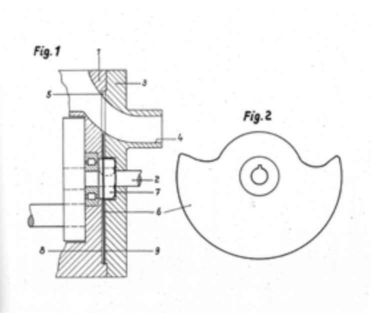
Die richtige Spülung

Nach dem Krieg wurden aufgeladene Motoren im Motorradsport verboten, und so trat die Umkehrspülung in den Vordergrund. Niemand hatte so viel Know-how bei Zweitakt-Motoren wie DKW in



WIKI COMMONS

Resonanzauspuff an der DKW RM 350: Erfindung von Erich Wolf



ARCHIV WOLL

Daniel Zimmermann ließ sich den Plattendrehschieber 1954 patentieren



Mick Doohan 1998 auf der Honda NSR 500: Andere Technik, gleiches Ziel

REPSOL

Speed

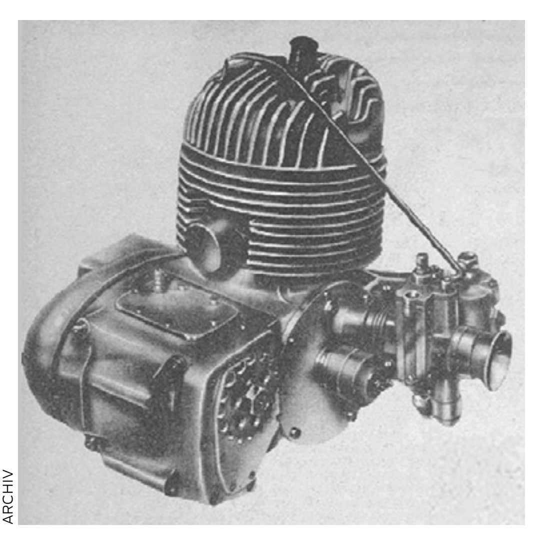
Zschopau. Doch dies lag nun in der sowjetisch regierten Zone. Ein großer Teil der Techniker und der Geschäftsführung wanderte in den Westen aus und baute das Werk in Ingolstadt wieder auf. Der ehemalige Rennfahrer Erich Wolf entwarf für sie eine Dreizylinder-350er, bei der er die Umkehrspülung mit einem Auspuff ergänzte, der zunächst kegelförmig aufging, dann hinter einem geraden Stück wieder konisch zulief und in einem engen Ausströmrohr endete. Dadurch wurden die Druckwellen zunächst beschleunigt und dann von dem Gegenkonus zurückgeworfen, was bei der richtigen Dimensionierung das aus dem Auslass entweichende Frischgas zurück in den Brennraum drückte und so für eine bessere Füllung sorgte.

Die in Sachsen verbliebenen Zweitakt-Techniker machten sich an dem vor dem Krieg entworfenen DKW-RT-125-Motor ebenfalls auf die Leistungssuche. IFA-Ingenieur Kurt Kämpf übernahm die Auspuff-Idee von Wolf. Daniel Zimmermann dachte bei der Verbesserung der Leistung über den Einlasstrakt nach. Walzen-Drehschieber in der Kurbelkammer für längere, asymmetrische Einlassöffnungszeiten gab es bei DKW schon vor dem Krieg, Zimmermann legte den Drehschieber aber als dünne Scheibe aus. Da er den Hub von 58 auf 54 mm kürzte, musste er die Kurbelkammer durch Ringe verengen, um die Vorverdichtung beizubehalten. Diese nutzte er später auch zur Leistungssteigerung.

Richtig quetschen

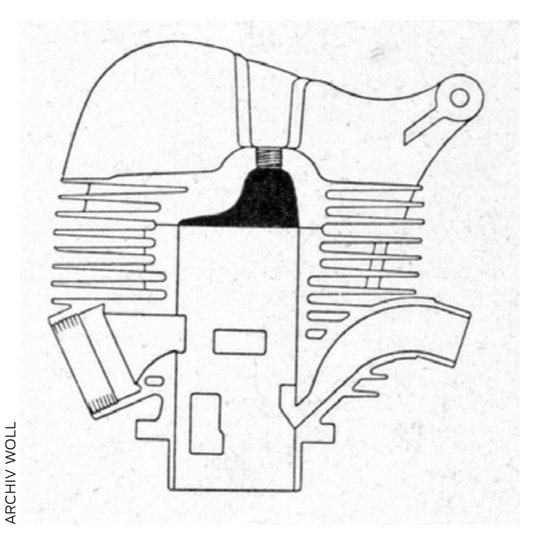
Ein wichtiger Aspekt der Leistungssteigerung bei Zweitaktern ist die Quetschkante am Rand des Brennraums. Dort entsteht eine Verwirbelung des Gemischs. Weil dies aber weit weg von der Kerze geschieht, entsteht dort keine Selbstzündung. Im Zweiten Weltkrieg experimentierten viele Flugzeugingenieure damit, der Pole Leo Kuzmicki brachte das dort erworbene Wissen zu Norton. Bei Zweitaktern dürfte Imme-Konstrukteur Norbert Riedel sie beim RBA20 Startermotor erstmals angewandt haben. Nach dem Krieg beschäftigten sich die NSU-Ingenieure damit, und auch Kämpf setzte sie bei IFA zur Leistungssteigerung ein. Doch es sollte bis zu den frühen 1960er-Jahren dauern, bis man erkannte, dass ein Spalt unter einem Millimeter die beste Leistung bei einem Zweitakter bringt. Kämpf wurde 1953 von Walter Kaaden an der Spitze der IFA-Rennabteilung abgelöst. Die DDR-Oberen forderten Daniel Zimmermann auf, seine Erfahrungen an Kaaden weiterzuleiten, und so entstand der IFA-Rennmotor mit Drehschiebersteuerung, der später in MZ umbenannt wurde.

Die Schnürle-Spülung arbeitete mit zwei Überstromkanälen. Um das Patent zu umgehen, entwickelte Zündapp in den 1930er-Jahren eine Version mit drei >>



ARCHIV

Früher MZ-Rennmotor mit Drehschiebersteuerung



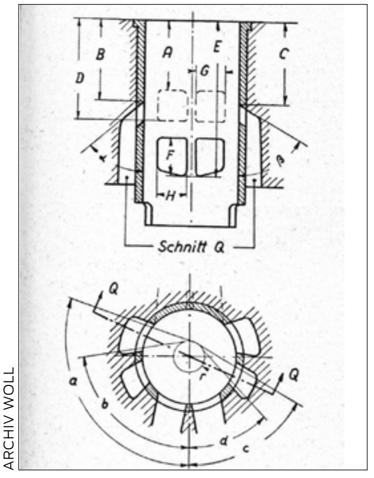
ARCHIV WOLL

NSU wandte die Quetschkante bei der Superlux an



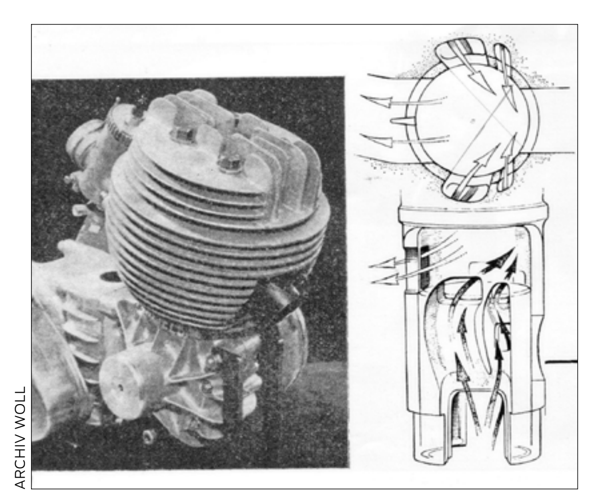
ARCHIV

Rennzweitakter arbeiten alle mit Quetschkante



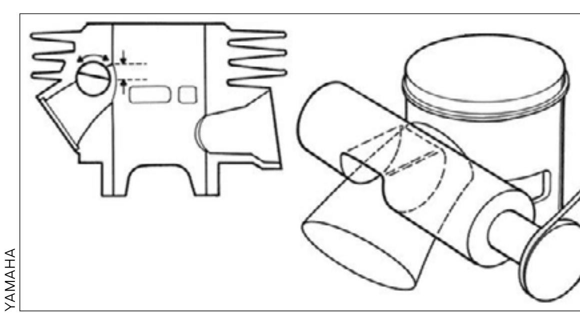
ARCHIV WOLL

Adrie-Motor mit vier Überströmern



ARCHIV WOLL

Der Royal-Enfield-Rennmotor griff das Prinzip wieder auf



YAMAHA

Schemazeichnung Yamaha Power Valve System ...



YAMAHA

... und wie dessen Walzen in der Praxis mit den Zylindern aussehen

>> Überstromkanälen, bei dem der dritte durch ein kleines Fenster im Kolben gespeist wurde. Walter Kaaden griff die Idee auf, um mit dem Gasstrom das obere Pleuellager besser zu kühlen und stellte dabei fest, dass sich auch eine Leistungssteigerung einstellte. Bei Adrie gab es in den 1950er-Jahren auch eine Entwicklung mit vier Überstromkanälen.

Da all diese Entwicklungen die Drehzahlen in die Höhe trieben, war die Entwicklung der Kolben-Technologien essenziell. DKW arbeitete mit den Bad Cannstatter Spezialisten von Mahle zusammen. INA in Herzogenaurach entwickelte die nötigen Lager und Simmeringe für fünfstellige Drehzahlen. Nachdem sich DKW Ende 1956 aus dem Rennsport zurückgezogen hatte, waren diese Entwicklungen auch Walter Kaaden zugänglich und er entwickelte die MZ zu den stärksten Zweitaktern bei den 125ern und den 250ern.

Die Japaner kommen

Zu dieser Zeit setzte auch in Japan eine Zweitakt-Entwicklung ein. Yamaha begann den Motorradbau 1955 mit einer DKW-RT-125-Kopie, sie steigerten die Leistung bald mit kurzhubigeren Varianten. Nachdem im Winter 1958 Yamaha-Entwicklungsingenieur Shunji Tanaka den MZ-Rennmotor in einem Artikel in der französischen Moto Revue gesehen hatte, begann er ebenfalls, mit Drehschiebereinlass zu experimentieren. Yamaha ging dabei so weit, dass sie beidseitig je einen Drehschieber und einen Vergaser ansetzten, was später von Kreidler übernommen wurde. Die Schmierprobleme lösten die Yamaha-Techniker, indem sie zur Gemisch-Schmierung zusätzlich eine Pumpenschmierung anbrachten. Als Ernst Degner in den Westen floh und Suzuki mit den MZ-Geheimnissen vertraut machte, setzte dort ebenfalls eine Entwicklung ein, die schnell Fortschritte beim Wissen über Strömungsverhalten und Materialbeschaffung mit sich brachte.

Der deutsche Zweitakt-Spezialist Hermann Meier baute 1963 für Royal Enfield einen 250er Rennmotor mit Adrie-Vierkanalspülung. Der große Durchbruch blieb dem Motor versagt, dafür brachte er Yamaha auf den Weg, zunächst vier und später fünf Überstromkanäle zu verwenden.

DKW versuchte bereits in den 1930er-Jahren, den Einlass über Membranzungen im Kurbelgehäuse zu steuern, doch diese waren zu träge und die Querschnitte zu klein. Yamaha fand die Lösung, indem sie zwei Membranreihen dachförmig in den Einlasstrakt setzten und dadurch die gewünschten Querschnitte erreichten. Membranzungen aus Kohlefaser oder anderen Kunststoffen arbeiteten auch bei höheren Drehzahlen exakt.



BOYENSEN

Moderne Kohlefaser-Einlassmembran

Biesterzähmung

In den frühen 1970er-Jahren hatten die Zweitakter die Viertakter in allen Klassen bei der Leistung übertroffen, dabei jedoch ein schmales Drehzahlband und eine explosive Leistungsentfaltung. Mit einem flachen Auslass hat ein Zweitakter mehr Drehmoment im unteren Drehzahlbereich, mit einem hohen im oberen. Yamaha brachte 1978 eine Auslasswalze, mit der die Höhe des Auslasskanals in niedrigen Drehzahlen reduziert wurde. Rotax zog nach und brachte einen pneumatisch gesteuerten Auslass-Schieber, Honda brachte das ATAC-System, bei dem eine zusätzliche Kammer hinter dem Auslass geöffnet wurde. Später entwickelten die Japaner elektronisch gesteuerte Systeme mit Klappen, die den Auslass in mehrere Richtungen variierten.

1992 brachte Honda bei der NSR 500 das Big-Bang-Prinzip. Im Dirt Track hatten sie gelernt, dass die Traktion bei einem engwinkligen V-Motor deshalb besser ist, weil nach zwei Impulsen eine längere Pause folgt und der Reifen wieder greifen kann. So machten sie für ihren V4-Zweitakter eine Kurbelwelle mit asymmetrischer Zündfolge.

Doch um die Jahrtausendwende bekam der Zweitakter auf der Straße durch die immer schärfer werdenden Umweltvorschriften Gegenwind, und im Grand-Prix-Sport wurde er per Reglement durch Viertakter mit mehr Hubraum ersetzt. Mittlerweile ist es zehn Jahre her, dass der Zweitakter von den GP-Strecken verschwand – zum Leidwesen vieler Fans. Aber wer weiß: Im Offroad erlebt er in vielen Klassen eine Renaissance. ■



HONDA

Motor der Honda NSR 500: Über die Jahre viele Neuerungen, der stärkste Rennmotor der 500er Zweitakt-Ära



Start: Tomac (#3), Musquin (#25), Webb (#1), Roczen (#94)

Sexton statt K-Roc

ALIGN MEDIA

Drittes Rennen der US-Meisterschaft: Nach Ken Roczen und Jason Anderson gab es mit Honda-Pilot Chase Sexton den dritten Sieger. Und nach Roczen und Justin Barcia ist nun Eli Tomac dritter Tabellenführer. Honda-Star Roczen hatte erneut Sturzpech.

Von: **Thomas Schiffner**

So spannend und eng war die weltgrößte Supercross-Serie in den USA in der Anfangsphase seit Jahren nicht mehr. Die ersten acht nach den ersten drei Rennen haben beste Titelchancen. Dazu gehört auch Ken Roczen, doch der Deutsche ist leider nicht auf der Pole-Position.

Vor 41 902 Zuschauern im voll gepackten Petco Park mitten in San Diego lief in Heat 1 für „K-Roc" mit Platz 3 hinter Titelverteidiger Cooper Webb und dessen französischen KTM-Kollegen Marvin Musquin noch alles glatt. Im Finale setzte Musquin den Holeshot und übernahm die Führung vor Sexton, Tomac und Webb; auch Roczen rangierte in den Top 5. Webb schaffte es an Roczen vorbei, Sexton und Tomac arbeiteten sich an den führenden Franzosen heran, und in der vierten Runde verdrängte Honda-Mann Sexton Musquin mit einem Blockpass von der Spitze, um sie bis ins Ziel nicht mehr abzugeben. Es war der erste 450er-Sieg überhaupt für den 22-jährigen Nachbarn von Roczen aus Clermont in Florida.

Hondas Nummer 2 Sieger

„Heute war der Abend, von dem ich geträumt habe. Ich wusste, wo Eli (Tomac) und Jason (Anderson) hinter mir waren, ich hatte alles unter Kontrolle", sagte die eigentliche Nummer 2 im HRC-Team neben Roczen.

Ken Roczen hatte es bis auf den dritten Platz vor Webb und Musquin geschafft, doch als Anderson am Ende der Whoops auf die Innenseite wechselte, traf er den überraschten Thüringer, dessen Honda zu Boden fiel. Kenny nahm das Rennen als Achter wieder auf, konnte sich aber nur noch auf Platz 7 vorarbeiten. Musquin wurde indes bis auf Platz 10 zurückgereicht.

Oakland-Sieger Jason Anderson lag auf P4, als seine Kawasaki, offenbar überhitzt, Rauchzeichen gab, weshalb der Exmeister aus New Mexico Tempo rausnehmen musste und bis auf P8 zurückfiel.

Der zweite deutsche Fahrer, Dominique Thury, zog sich in der 250er-Klasse auf seiner Yamaha sehr achtbar aus der Affäre: Der Sachse qualifizierte sich locker als 17. für das Hauptprogramm. In Heat 2 wurde er Elfter und verfehlte recht knapp die Qualifikation für das Main Event. Im „Last Chance Qualifyer" war dann trotz eines fünften Ranges ganz knapp Endstation für den Schneeberger.

So komisch es klingen mag: Ken Roczen, jetzt Tabellensiebter, hat mit den Plätzen 1, 13 und 7 immer noch alle Chancen auf den Titel: Vom neuen Leader Eli Tomac trennen ihn ganze sieben Punkte. Am Samstag startet die Serie wieder in Anaheim. Dort hatte Roczen gewonnen. ■

US-SUPERCROSS

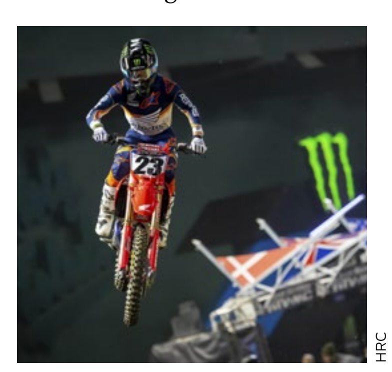
San Diego, 22. Januar

1.	Chase Sexton (USA)	Honda
2.	Eli Tomac (USA)	Yamaha
3.	Dylan Ferrandis (F)	Yamaha
4.	Cooper Webb (USA)	KTM
5.	Malcolm Stewart (USA)	Husqvarna
6.	Aaron Plessinger (USA)	KTM
7.	Ken Roczen (D)	Honda
8.	Jason Anderson (USA)	Kawasaki
9.	Justin Barcia (USA)	GasGas
10.	Marvin Musquin (F)	KTM

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 3 von 17 Rennen

1.	Eli Tomac	59 Punkte
2.	Chase Sexton	58
3.	Cooper Webb	58
4.	Justin Barcia	56
5.	Jason Anderson	54
6.	Aaron Plessinger	54
7.	Ken Roczen	52
8.	Malcolm Stewart	52
9.	Marvin Musquin	47
10.	Dylan Ferrandis	45



HRC

Erster Sieg: Hondas Chase Sexton

NACHRICHTEN

EIS-GP-STARTERFELD KOMPLETT

Da sich Daniil Iwanov wegen seiner Verletzung von der Eisspeedway-WM 2022 abgemeldet hat, reichte die FIM seine Dauer-Wildcard an Landsmann Igor Kononov weiter. Damit stehen die 16 + 2 Reservefahrer für den GP-Auftakt am 12./13.02. in Togliatti fest: 1 Ove Ledström (S), 2 Franz Zorn (A), 3 Harald Simon (A), 4 Martin Haarahiltunen (S), 5 Aki Ala-Riihimäki (FIN), 6 Dinar Valeev (RUS), 7 Dmitry Khomitsevitch (RUS), 8 Lukas Hutla (CZ), 9 Johann Weber (D), 10 Max Koivula (FIN), 11 Nikita Toloknov (RUS), 12 Franz Mayerbüchler (D), 13 Nikita Bogdanov (RUS), 14 Dmitry Koltakov (RUS), 15 Jesper Iwema (NL), 16 Igor Kononov (RUS), Reservefahrer: 17 Ivan Khuzhin (RUS), 18 Igor Saydullin (RUS).

NORICK BLÖDORN IN ENGLAND FÜR BELLE VUE

Deutschlands größtes Speedwaytalent Norick Blödorn (17) unterschrieb einen Vertrag beim britischen Premiership-Club (1. Liga) Belle Vue in Manchester. Weiterhin fährt er, wie im letzten Jahr, für Aufsteiger AC Landshut in Polen, jetzt aber in der 1. Liga. Zweiter deutscher Fahrer in Großbritannien ist Erik Riss: Er fährt neu in der Premiership für Ipswich und in der Championship (2. Liga) für Redcar.

SECHS SUPERMOTO-IDM-LÄUFE

Wenig Überraschungen gab es auf dem vom Promoter ADAC Saarland veröffentlichten Supermoto-DM-Kalender 2022. Neben den bekannten Klassen S1–S4, Junioren, Rookies, Youngster und Ü40 ist erstmals auch eine Deutsche Jugend-Supermoto-Meisterschaft der dmsj ausgeschrieben.

28./29.05.	**Schaafheim**
18./19.06.	**St. Wendel**
02./03.07.	**Wittgenborn**
13./14.08.	**Harzring**
03./04.09.	**Schleiz**
24./25.09.	**Oschersleben**

Deutschsprachige Fahrer bei der Rallye Dakar

Das Ziel ist das Ziel

Sie hatten keine Chance gegen die Werkspiloten. Aber alle deutschsprachigen Dakar-Teilnehmer erreichten ihr Ziel – das Ziel. Ein Rückblick.

Von: **Thomas Schiffner**

Abgesehen von Werksfahrer Matthias Walkner (Platz 3) waren Mike Wiedemann (Endingen), Stephan und Thomas Preuss (Hamburg) und der Österreicher Wolfgang Payr (Innsbruck) die einzigen deutschsprachigen Fahrer bei der Dakar 2022. Alle vier Rookies und mehr oder weniger auf sich allein gestellt, hatten sie das eine Ziel bei ihrem ersten arabischen Wüstenabenteuer: Ins Ziel kommen. Und alle vier schafften das.

Der Beste in dem Quartett (Platz 48) war der 24-jährige Mike Wiedemann aus dem badischen Endingen, der sich in der Rallye2-Klasse im niederländischen BAS-KTM-Team eingemietet hatte.



BARNI

Fast immer allein unterwegs: Dakar-Rookie Mike Wiedemann

Sein prominentester Teamkollege war die amerikanische Rallye-Sensation Mason Klein (9.), aber Wiedemann berichtet: „Ich bin die meisten Strecken allein gefahren. Mein Ziel war es, anzukommen. Dabei war das Schwierigste, einen Mittelweg zu finden zwischen dem nötigen Speed und Stürze zu vermeiden.“ Nur einmal musste der Schwarzwälder zu Boden, der Airbag ging auf, aber er konnte ohne Probleme weiterfahren. Sechs Wochen vor der Marokko-Rallye, die als Qualifikation für die Dakar zählte, hatte er sich das Handgelenk gebrochen und musste sich nach Marokko nochmals operieren lassen: „Beim Fahren hatte ich keine Schmerzen. Das Problem war aber, dass ich wegen der OP vor der Dakar keinen Meter auf dem Motorrad verbringen konnte.“ Wiedemann empfand die Strapazen der Rallye als hart, aber machbar: „Körperlich hatte ich keine Probleme. Aber wir waren im Schnitt pro Tag 11 bis 12 Stunden unterwegs. Um 3 Uhr aufstehen, und dann ging es meist bei eisigen Temperaturen auf die Strecke. Das Wichtigste war, sich immer auf sich selbst zu konzentrieren.“ Der beste Deutsche ist mit Platz 48 „super zufrieden“ und weiß: „Meine nächste Dakar wird kommen.“

Die Hamburger Brüder Stephan und Thomas Preuss gründeten ihr eigenes Team mit dem treffenden Namen „Reality beats Fiction“. Thomas verletzte sich gleich zu Anfang am Fuß und konnte daher die dritte Etappe nicht fahren. Später setzte er das Rennen fort und wurde 121., weil er 59 Strafstunden aufgebrummt bekam. Stephan kam auf Rang 109. Die Preuss-Brüder erhielten sogar eine Sondertrophäe des Prince of Saudi, weil sie als Brüderpaar am Start waren.

Der 57-jährige Wolfgang Payr belegte Schlussrang 115 – ein Traum für den Tiroler, der jahrelang auf seinen Dakarstart hingearbeitet hatte. Alle fünf Deutschsprachigen starteten auf KTM. ■

Eisspeedway in Russland

Schwerer als die WM

Die Eisspeedway-WM beginnt am 12. Februar in Togliatti. Deutschlands Nummer 1 Hans Weber fuhr am Wochenende bereits sein drittes und viertes Rennen in Russland.

Von: **Thomas Schiffner**

Für den Grand Prix 2022 wurde der Oberbayer als einer von sieben Fahrern von der FIM gesetzt. Er brauchte daher nicht an der WM-Quali in Örnsköldsvik teilzunehmen und flog in seine russische Basis in Tscheljabinsk, um zu trainieren und sich auf das zweite Superliga-Rennen vergangenes Wochenende in Ufa vorzubereiten. Als einziger Nicht-Russe startet der „Eishans“ diese Saison in Russlands Elite-Liga für das Team Kamensk-Uralskij. So grotesk es klingt: Die Superliga ist ein härterer Wettbewerb als die WM, denn hier bekommt man es nicht mit 6 oder 7 Russen zu tun, sondern mit 14 – mit Hans Weber als einzigem Nichtrussen.

„Das erste Rennen am Samstag in Ufa war nicht so toll, wir hatten ein technisches Problem. Aber trotzdem komme ich jetzt immer besser rein in den Flow. Das zweite Rennen war, obwohl ich einen Punkt hergeschenkt habe, ganz gut für mich“, erklärte Weber, der am Samstag 4, aber am Sonntag bei einem Laufsieg einen Bestwert von 7 Punkten zum jeweils dritten Platz seines Teams beisteuern konnte.

Der Bayer ist von seinem eingeschlagenen Weg fest überzeugt: Um irgendwann im Eisspeedway die Russen schlagen zu können, muss man gegen sie so oft wie möglich antreten – in Russland. „Ich werde hier von netten Leuten super aufgenommen. Wenn du den Leuten etwas gibst, dann bekommst du auch etwas zurück“, berichtete er.

Webers Ziel ist es, am 12. Februar in Togliatti in persönlicher Topform zu sein: „Ich bin noch nicht wieder auf dem Level, auf dem ich 2020 war, aber ich taste mich langsam heran.“ Jetzt wieder zu Hause, will der 37-Jährige vor dem GP-Start noch einmal in Kamensk trainieren: „Dann kommt schon die WM und es heißt: Alles oder nichts.“ ■



PAIRAN

Hans Weber in der russischen Superliga und im Grand Prix

Alle Bahnsport-Weltmeister



Erster russischer Speedway-Weltmeister: Artjom Laguta



Zweiter holländischer Langbahn-Weltmeister: Romano Hummel



JAHR	SPEEDWAY-WM	LANGBAHN-EM/WM	EISSPEEDWAY-WM	SPEEDWAY-TEAM-WM
1936	Lionel van Praag (AUS)			
1937	Jack Milne (USA)			
1938	Bluey Wilkinson (AUS)			
1949	Tommy Price (GB)			
1950	Freddie Williams (GB)			
1951	Jack Young (GB)			
1952	Jack Young (GB)			
1953	Freddie Williams (GB)			
1954	Ronnie Moore (NZ)			
1955	Peter Craven (GB)			
1956	Ove Fundin (S)			
1957	Barry Briggs (NZ)	Basse Hveem (N)*		
1958	Barry Briggs (NZ)	Josef Hofmeister (D)*		
1959	Ronnie Moore (NZ)	Josef Hofmeister (D)*		
1960	Ove Fundin (S)	Josef Hofmeister (D)*		Schweden
1961	Ove Fundin (S)	Timo Laine (FIN)*		Polen
1962	Peter Craven (GB)	Bertil Strid (S)*		Schweden
1963	Ove Fundin (S)	Bertil Strid (S)*		Schweden
1964	Barry Briggs (NZ)	Kurt W. Petersen (DK)*		Schweden
1965	Björn Knutsson (S)	Björn Knutsson (S)*		Polen
1966	Barry Briggs (NZ)	Manfred Poschenrieder (D)*	Gabdrahman Kadyrov (SU)	Polen
1967	Ove Fundin (S)	Manfred Poschenrieder (D)*	Boris Samorodov (SU)	Schweden
1968	Ivan Mauger (NZ)	Manfred Poschenrieder (D)*	Gabdrahman Kadyrov (SU)	Großbritannien
1969	Ivan Mauger (NZ)	Don Godden (GB)*	Gabdrahman Kadyrov (SU)	Polen
1970	Ivan Mauger (NZ)	Jon Ödegard (N)*	Antonin Svab (CS)	Schweden
1971	Ole Olsen (DK)	Ivan Mauger (NZ)	Gabdrahman Kadyrov (SU)	Großbritannien
1972	Ivan Mauger (NZ)	Ivan Mauger (NZ)	Gabdrahman Kadyrov (SU)	Großbritannien
1973	Jerzy Szczakiel (PL)	Ole Olsen (DK)	Gabdrahman Kadyrov (SU)	Großbritannien
1974	Anders Michanek (S)	Egon Müller (D)	Milan Spinka (CS)	England
1975	Ole Olsen (DK)	Egon Müller (D)	Sergej Tarabanko (SU)	England
1976	Peter Collins (GB)	Ivan Mauger (NZ)	Sergej Tarabanko (SU)	Australien
1977	Ivan Mauger (NZ)	Anders Michanek (S)	Sergej Tarabanko (SU)	England
1978	Ole Olsen (DK)	Egon Müller (D)	Sergej Tarabanko (SU)	Dänemark
1979	Ivan Mauger (NZ)	Alois Wiesböck (D)	Anatolij Bondarenko (SU)	Neuseeland
1980	Michael Lee (GB)	Karl Maier (D)	Anatolij Bondarenko (SU)	England
1981	Bruce Penhall (USA)	Michael Lee (GB)	Vladimir Ljubitsch (SU)	Dänemark
1982	Bruce Penhall (USA)	Karl Maier (D)	Sergej Kasakov (SU)	USA
1983	Egon Müller (D)	Shawn Moran (USA)	Sergej Kasakov (SU)	Dänemark
1984	Erik Gundersen (DK)	Erik Gundersen (DK)	Erik Stenlund (S)	Dänemark
1985	Erik Gundersen (DK)	Simon Wigg (GB)	Vladimir Suchov (SU)	Dänemark
1986	Hans Nielsen (DK)	Erik Gundersen (D)	Juri Iwanov (SU)	Dänemark
1987	Hans Nielsen (DK)	Karl Maier (D)	Juri Iwanov (SU)	Dänemark
1988	Erik Gundersen (DK)	Karl Maier (D)	Erik Stenlund (S)	Dänemark
1989	Hans Nielsen (DK)	Simon Wigg (GB)	Nikolai Nischtschenko (SU)	England
1990	Per Jonsson (S)	Simon Wigg (GB)	Jarmo Hirvasoja (FIN)	USA
1991	Jan O. Pedersen (DK)	Gerd Riss (D)	Sergej Iwanov (SU)	Dänemark
1992	Gary Havelock (GB)	Marcel Gerhard (CH)	Juri Iwanov (GUS)	USA
1993	Sam Ermolenko (USA)	Simon Wigg (GB)	Vladimir Fadeev (RUS)	USA
1994	Tony Rickardsson (S)	Simon Wigg (GB)	Aleksandr Balaschov (RUS)	Schweden
1995	Hans Nielsen (DK)	Kelvin Tatum (GB)	Per-Olof Serenius (S)	Dänemark
1996	Billy Hamill (USA)	Gerd Riss (D)	Aleksandr Balaschov (RUS)	Polen
1997	Greg Hancock (USA)	Tom Dunker (D)	Kyrill Drogalin (RUS)	Dänemark
1998	Tony Rickardsson (S)	Kelvin Tatum (GB)	Aleksandr Balaschov (RUS)	USA
1999	Tony Rickardsson (S)	Gerd Riss (D)	Vladimir Fadeev (RUS)	Australien
2000	Mark Loram (GB)	Kelvin Tatum (GB)	Kyrill Drogalin (RUS)	Schweden
2001	Tony Rickardsson (S)	Gerd Riss (D)	Kyrill Drogalin (RUS)	Australien
2002	Tony Rickardsson (S)	Robert Barth (D)	Per-Olof Serenius (S)	Australien
2003	Nicki Pedersen (DK)	Robert Barth (D)	Vitali Khomitsevich (RUS)	Schweden
2004	Jason Crump (AUS)	Gerd Riss (D)	Dmitri Bulankin (RUS)	Schweden
2005	Tony Rickardsson (S)	Robert Barth (D)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Polen
2006	Jason Crump (AUS)	Robert Barth (D)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Dänemark
2007	Nicki Pedersen (DK)	Gerd Riss (D)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Polen
2008	Nicki Pedersen (DK)	Gerd Riss (D)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Dänemark
2009	Jason Crump (AUS)	Gerd Riss (D)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Polen
2010	Tomasz Gollob (PL)	Joonas Kylmäkorpi (FIN)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Polen
2011	Greg Hancock (USA)	Joonas Kylmäkorpi (FIN)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Polen
2012	Chris Holder (AUS)	Joonas Kylmäkorpi (FIN	Nikolai Krasnikov (RUS)	Dänemark
2013	Tai Woffinden (GB)	Joonas Kylmäkorpi (FIN)	Daniil Iwanov (RUS)	Polen
2014	Greg Hancock (USA)	Erik Riss (D)	Daniil Iwanov (RUS)	Dänemark
2015	Tai Woffinden (GB)	Jannick de Jong (NL)	Dmitri Koltakov (RUS)	Schweden
2016	Greg Hancock (USA)	Erik Riss (D)	Dmitri Khomitsevich (RUS)	Polen
2017	Jason Doyle (AUS)	Mathieu Tresarrieu (F)	Dmitri Koltakov (RUS)	Polen
2018	Tai Woffinden (GB)	Martin Smolinski (D)	Dmitri Koltakov (RUS)	Russland
2019	Bartosz Zmarzlik (PL)	Dimitri Bergé (F)	Daniil Iwanov (RUS)	Russland
2020	Bartosz Zmarzlik (PL)	Lukas Fienhage (D)	Daniil Iwanov (RUS)	–**
2021	Artjom Laguta (RUS)	Romano Hummel (NL)	Dinar Valeev (RUS)	Großbritannien



Rekord: Sechsfacher Speedway-Weltmeister Tony Rickardsson



Viermal Langbahn-Weltmeister: Karl Maier



Erstmals Eisspeedway-Weltmeister: Dinar Valeev

*bis 1970 Europameisterschaft
**wg. Corona-Pandemie nicht ausgetragen

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

BMW



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

Suche BMW Z8 Alpina, 1. Hand, bis max. 5000 km, nachvollziehbare Historie, deutsche Ausführung. E-Mail: Kreuziger.R@seznam.cz, Tel. 00420/602596059

Chevrolet



Chevrolet Corvette C7 Z06, top aus 5/2016, 14000 km, Services, silber, gepflegt, Reifen neu. Luxemb., Tel. 00352/621152902, Rene

Ferrari



575 F1 Maranello, 2003, orig. 26300 km, dt. Fzg., unfallfrei, scheckheft, KD + ZR neu, perfekt! 89.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57864

Ford



2004 Ford GT, über 800 PS! Heffner Ausstattung, KW-Gewindefahrwerk. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Ford Econoline Van, 1972, super Originalzust., extrem wenig Laufleistung, ein Auto für Kenner und Liebhaber, ultra selten in diesem Zustand, vielleicht sogar einzigartig. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Arden

Suche original Arden Jaguar Fahrzeuge mit ZF-Getriebe, auch perfekte Japan Importe. englishcars@gmx.de H

Lamborghini



Jalpa, EZ 08/85, 195 kW/255 PS, rot/Leder beige, 37000 km, Klima, el. FH, Alpine R/C, 1 von 442 Fzg., P.a.A. Classic & Race Cars Peter Schleifer GmbH & Co. KG, Maximilianstr. 17, 89340 Leipheim, Tel. 08221/900050, info@classic-and-racecars.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57819

Mercedes



2016 Mercedes G500 4x4 Hoch2, 500 PS! 1. Hd, Brabus Umbau, Topausstattung, € 189.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

300 SEL 6.3 Ltr, Bj. 1969, sensationeller Originalzustand, 26.000 km! Schweizer Erstauslieferung, ein Auto für Kenner und Lieberhaber, zweiter Hand, VB 145.000,- €. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H



1971 Mercedes 280 SE 3,5 Cabriolet, deutsche Erstauslieferung, Historie, € 317.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Porsche



Porsche 964 Turbo S Leichtbau, nur 86 Exemplare gebaut. Wenig Kilometer, top gepfl. Originalzustand. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H



Porsche 964 3.8 Ltr. RSR, neuwertiger Originalzustand. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
***Bitte Bankverbindung angeben**

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart





BMW E30 325i, Gr. A, Wagenpass, 233 Renngetriebe, 240 PS, Sicherheitstank, Bilstein, VB 30.000,- €. Tel. 0172/5210166

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



www.berlin-tuning.com H





Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

VW

memminger
www.feine-cabrios.de

>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H

Geschäftsverbindungen



Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H



Noch vor Ostern 2022
Ledenon 29.3.-3.4. 22
wahlweise 2, 3, 4, 5, 6 Tage buchbar
alles mit Geld-zurück-Garantie bei Absage wegen Covid-19 durch Veranstalter oder Strecke
GAAAAS! www.art-motor.de







Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) **Fax: 0711/182-1783**

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 7/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



WÖLBERT

Ein Sachschaden in Höhe von 250 000 Euro entstand bei einem Garagenbrand bei Speedway-Profi Kevin Wölbert. Auf der Webseite woelbert-racing.de gibt es Informationen zum Spendenkonto für den Wiederaufbau des Teams

Gerne mehr Historie

zu F1-Historie B.R.M. P201
MSa 06/2022

Es freut mich, dass in MSa immer wieder auch historische Themen aufgegriffen werden. In der aktuellen Ausgabe habe ich im Besonderen den Artikel über den B.R.M. P201 geschätzt. Sehr interessant fand ich auch die Reihe über frühere Rennstrecken. Also gerne mehr davon. Ich hoffe, dass auch jüngere Leser*innen ihre Freude daran haben. Schade fand ich, dass MSa den Tod seines frühen Entwicklungshelfers und Motorsportjournalisten der ersten Reihe, Yörn Pugmeister, mit keiner Zeile gewürdigt hat.

Stephan Groß,
per E-Mail

Antwort der Redaktion: Leider hat uns die Nachricht vom Tod unseres geschätzten Ex-Kollegen Yörn Pugmeister in der vergangenen Woche erst kurz vor Redaktionsschluss erreicht. Statt einer kurzen schnellen Meldung haben wir uns für einen ganzseitigen Nachruf in der aktuellen Ausgabe (S.19) entschieden.

G-Wert in Gramm?

zu F1-Auto in Zahlen
MSa 06/2022

Der Artikel „Rennwagen oder Rakete“ war sehr interessant. Wenn ich das aber auf Seite 9 richtig lese, werden hier g-Kräfte in Gramm (5,2 Gramm) gemessen?

Marc Pannacci
LU-7784 Bissen

Antwort der Redaktion: Die nachträgliche Umwandlung von 5,2g in 5,2 Gramm entstand leider unbeabsichtigt während einer Korrekturschleife. Wir möchten den Fehler entschuldigen.

Völlig unerwartet

zum MSa-Sonderheft 2021
MSa 53/2021

Liebes MSa-Team, ganz herzlichen Dank noch einmal für das ausgezeichnete Sonderheft von MSa, welches völlig unerwartet in meinem Briefkasten lag. Das ist echt stark, mit vielen Informationen, welche auch für langjährige MSa-Leser neu und sehr lesenswert waren! Ihr seid einfach großartig. Das gilt auch für sport auto, welches ich auch seit vielen Jahren mit Freude lese. Bitte macht weiter so!

Thomas Altherr
CH-8912 Obfelden

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

Termine

TV-Programm

Täglich Mittwoch, 26. Januar, bis Freitag, 28. Januar

je 20.00	NASCAR Cup 2021, div. Rennen (Zus./Wh.)	Motorvision TV*

Täglich Mittwoch, 26. Januar, bis Dienstag, 01. Februar

je ab 19.30	Formel-1-Klassiker (Zus.)	Sky Sport F1*
je 23.00	Formel 1 2021, komplette Rennen	Sky Sport F1*

Donnerstag, 27. Januar

23.10	Classic Races, Rallye-WM 1982	Motorvision TV*

Freitag, 28. Januar

13.30	Formel E Diriyah, 1. Qualifying **LIVE**	Pro 7 MAXX
17.30	Formel E Diriyah, 1. Rennen **LIVE**	Pro 7

Täglich Samstag, 29. Januar, bis Dienstag, 01. Februar

je 21.45	W Series 2021, komplette Rennen	Sky Sport F1*

Samstag, 29. Januar

00.00	Formel E Diriyah, 1. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
13.30	Formel E Diriyah, 2. Qualifying **LIVE**	Pro 7 MAXX
17.30	Formel E Diriyah, 2. Rennen **LIVE**	Pro 7
17.50	Formel E Diriyah, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
17.55	Formel E Diriyah, 2. Rennen **LIVE**	ORF Sport+*
19.30	24h Daytona **LIVE** (bis So., 20.00)	Motorvision TV*

Sonntag, 30. Januar

08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
10.45	Formel E Diriyah, Highlights	ORF 1
11.30	24h Spa (Reportage)	Sky Sport F1*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II

Montag, 31. Januar

ab 20.50	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 00.25)	Motorvision TV*

Dienstag, 01. Februar

ab 13.35	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 20.00)	Motorvision TV*
21.00	Formel E Diriyah, Highlights	Eurosport 1

Livestream/Internet

Donnerstag, 27. Januar

15.55	Formel E Diriyah, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de

Freitag, 28. Januar

11.25	Formel E Diriyah, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
13.30	Formel E Diriyah, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
17.30	Formel E Diriyah, 1. Rennen **LIVE**	ran.de

Samstag, 29. Januar

08.00	Formula Regional Dubai, 1. Rennen **LIVE**	YouTube**
11.25	Formel E Diriyah, 3. Freies Training **LIVE**	ran.de
13.30	Formel E Diriyah, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
17.30	Formel E Diriyah, 2. Rennen **LIVE**	ran.de
19.35	24h Daytona **LIVE** (bis So., 19.40)	www.imsa.tv

Sonntag, 30. Januar

07.30	Formula Regional Dubai, 2. Rennen **LIVE**	YouTube**
11.35	Formula Regional Dubai, 3. Rennen **LIVE**	YouTube**

* kostenpflichtig ** auch motorsport.tv

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

28./29.01.	Formel E, Riad (Diriyah)	KSA
29.01.	Trophée Andros, Super Besse	F
29./30.01.	IMSA-Sportwagen, 24h Daytona	USA
29./30.01.	UAE Procar/Formula Regional, Dubai	UAE

Motorrad

29.01.	US-Supercross, Anaheim (2)	USA

Nächste Ausgabe am 02. Februar 2022

Vorschau



HOCH-ZWEI

Interview: Gerhard Berger zur aktuellen Situation in der Formel 1



MOTORSPORT IMAGES

24h Daytona: Das erste große IMSA-Spektakel des Jahres



MOTORSPORT IMAGES

Formel E: Start der neuen Elektro-Saison in Saudi-Arabien



POLARITY PHOTO

MotoGP: In Sepang beginnen die Testfahrer und die Rookies das Testprogramm